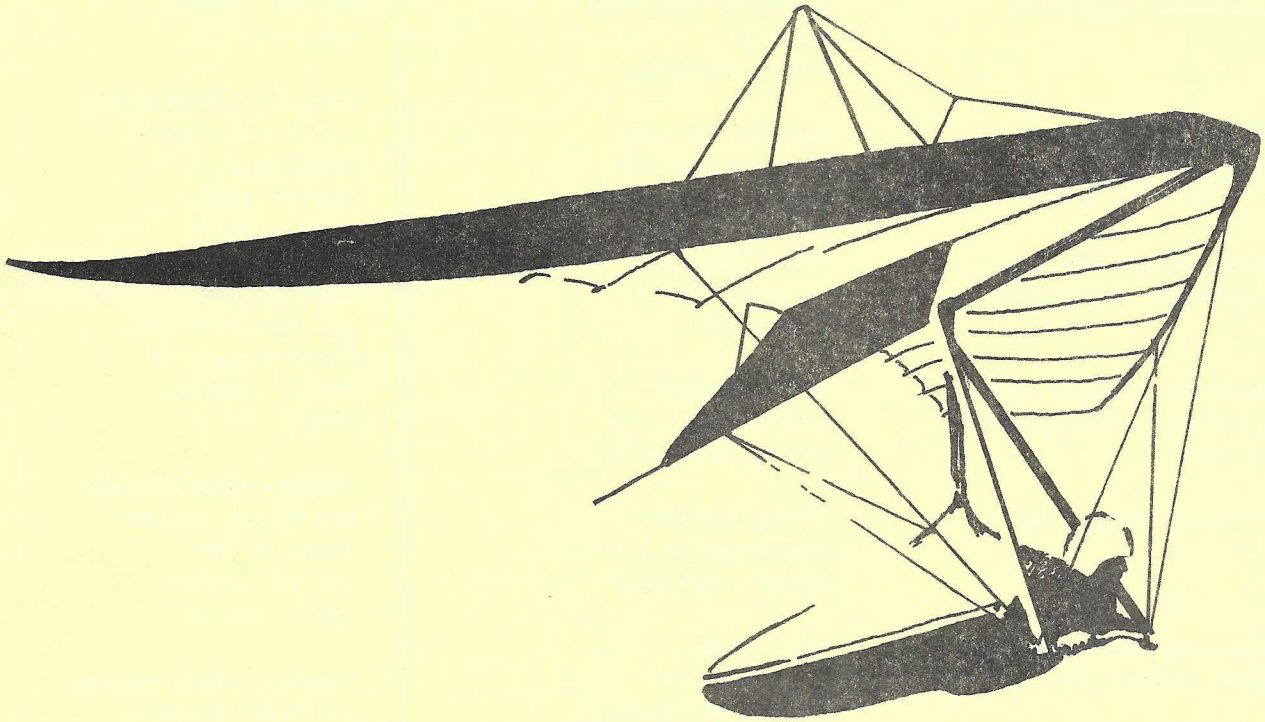
GUNNAR REMER ARJEPLOG

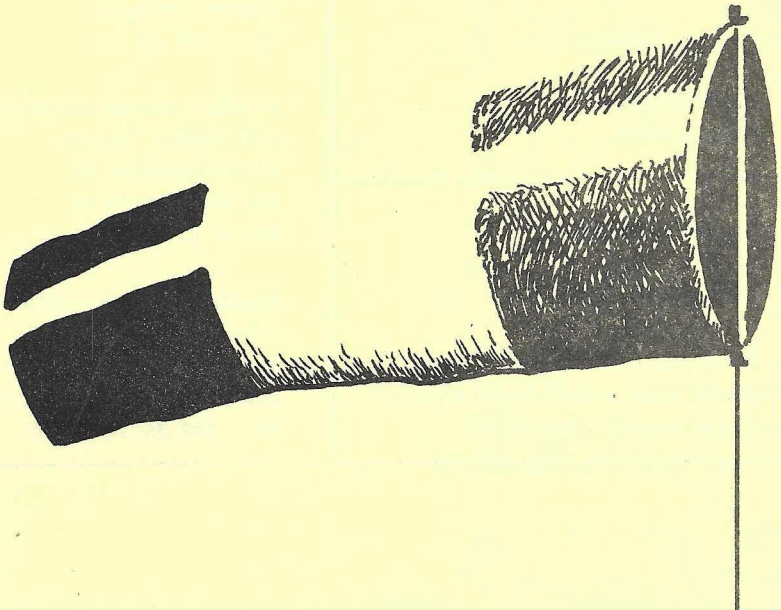
HYPOXIA

INFO-BLAD FRÅN HÄNGFLYGSEKTIONEN

Nr 26

Jan 1988





SVENSKA FLYGSPORTFÖRBUNDET
HÄNGFLYGSEKTIONEN

SVENSKA FLYGSPORTFÖRBUNDET
SWEDISH AVIATION SPORTS FEDERATION
FSF

Hypoxia är ett informationsorgan för alla klubbmedlemmar i alla hängflygklubbar anslutna till Svenska Flygsportförbundet (FSF). Hypoxia ges ut fyra gånger per år och distribueras direkt till medlemmarna. Det ankommer på klubbarna att hålla FSF med aktuell medlemslista på sätt som särskilt informeras om. Meddelanden som FSF Hängflygsektion (FSF/H) vill skall nå klubbarnas styrelse, grupper av medlemmar eller enskilda medlemmar och som publicerats i Hypoxia behöver inte sändas på annat sätt.

FSF/H är associerat till Kungliga Svenska Aeroklubben (KSAK). Genom KSAK är FSF anslutet till det Internationella Flysportförbundet (FAI) och FSF/H till dess Hängflygkkommission (CIVL). FSF-anslutna klubbar är anslutna till Riksidrottsförbundet (RF).

HÄNGFLYGSEKTIONENS STYRELSE EFTER ÅRSMÖTET VÅREN 1987

Ordförande, nyval 1 år	Karl-Axel Dahlbergh Box 121 930 90 Arjeplog
Sekreterare, 1 år kvar	Gunilla Björkman Backlöksvägen 103 162 43 Vällingby
Kassör, biträdande i tävlingsfrågor, omval 2 år	Folke Wikberg St Olavs väg 16 830 13 Åre
Utbildning, regler, Hypoxia, kontaktman luftfartsverket, 1 år kvar	Rolf Björkman Backlöksvägen 103 162 43 Vällingby
Tävlingar, omval 2 år	Oddvar Kvalsvik Köpmannagatan 2 A 831 30 Östersund
Olycksrapporter, sponsorfrågor, omval 2 år	Sven Lindén Fjällgatan 38 116 45 Stockholm
Extern information, ultralättfrågor, nyval 2 år	Robert Krockmar Fröjavägen 10 C 832 00 Frösön
Suppleanter valda på 1 år	Bo Kärrman Ronny Grimm
CIVL-representant	Ingvor Wikberg
I FSF styrelse, ordinarie suppleant	Rolf Björkman Sven Lindén

Hypoxias redaktionsadress

Rolf Björkman
Backlöksvägen 103
162 42 Vällingby
Tel 08-739 39 70

Ansvarig utgivare

Rolf Björkman

Material till nästa nummer skall vara redaktionen tillhanda senast 1988-03-15.

KLUBBAR ANSLUTNA TILL FSF/H

Aquil Hängflygklubb
c/o Bengt Hammarsten
Kolgränd 5
910 24 Obbola
090 - 451 05

Arjeplogs Hängflygklubb
c/o Karl-Axel Dahlbergh
Box 121
930 90 Arjeplog
0961 - 108 50

Arvidsjaurs Hängflygklubb
c/o Bo Kärrman
Ankarskatavägen 87 B
941 34 Piteå
0911 - 116 23

Club Fjällvingen Hede
c/o Anders Backman
Wemergatan 5
820 93 Hede
0684 - 108 77

Dala Dragons
c/o Patrik Munter
Nusnäs bygata 55
792 04 Nusnäs
0250 - 371 81

Dorotea Hängflygklubb
c/o Gunnar Lindahl
Avaträsk 436
910 70 Dorotea
0942 - 211 20

Dundrets Hängflygklubb
c/o Urban Olofsson
Källgatan 8
972 00 Gällivare
0970 - 152 61

Frösö Hängglidarklubb
c/o Robert Krockmar
Fröjavägen 10 C
832 00 Frösön
063 - 10 42 79

Gwaihir hangglidingklubb
c/o Dennis Lewrén
Arsenalsgatan 12
411 20 Göteborg
031 - 13 47 87

Hängflygklubben Scotten
c/o Rolf Björkman
Backlöksvägen 103
162 43 Vällingby
08 - 739 39 70

Ikaros Hängglidarklubb
c/o Leiler Karlsson
Pålhammarsgatan 3
521 00 Falköping
0515 - 129 27

Kiruna Hängflygklubb Myggan
c/o Annika Hellgren
Föraregatan 36 A
981 39 Kiruna
0980 - 818 65

Lidingö Deltaving klubb
c/o Mats Paulsson
Huvudsta Gård
171 56 Solna
08 - 27 86 98

Mosebacke Aeronautiska Sällskap
c/o Keijo Hiltunen
Brisvägen 14
132 00 Saltsjö Boo
08 - 715 85 42

Skånes Drakflygarklubb
c/o Hans Berg
Kurirgatan 20
252 53 Helsingborg
042 - 11 81 13

Sundsvalls Hänggäng
c/o Sune Bodin
Jakobsdalsgatan 4 B
852 41 Sundsvall
060 - 12 38 53

Umeå Hängflygklubb
c/o Hasse Johansson
Döbelnsgatan 17
902 45 Umeå
090 - 13 51 66

Vårgårda Hängflygklubb-Lyftet
c/o Flemming Göransson
Lövsångaregatan 8
447 00 Vårgårda
0322 - 232 07

Vänersborgs Hängflygklubb Pegasus
c/o Lennart Karlsson
Nygatan 46
462 00 Vänersborg
0521 - 607 65

Åre Drakflygarklubb
c/o Folke Wikberg
St Olavs väg 16
830 13 Åre
0647 - 511 11

Örebro Hängflygklubb Örhänget
c/o Peter Wallin
Rosenhillsgatan 15
692 00 Kumla
019 - 702 47

OBSOBSOBSOBSOBSOBSOBSOBSOBSOBSOBSOBSOBSOBSOBSOBSOBSO

Särskilt viktigt i detta nummer

För alla: Ändring nr 2, sid 13

Landning, sid 20

För instruktörer: Safe-Pro, sid 20

För klubbledningar: Klubbenskontakt med Luftfartsverket, sid 8

Klubbledningar, sid 9

Förslag till tävlingsregler, sid 10

BSOBSOBSOBSOBSOBSOBSOBSOBSOBSOBSOBSOBSOBSOBSOBSOBSOB

Redaktören har ordet

Så tog det här året slut också, inte oförutsett men ändå lika överraskade som vanligt. Det är fantastiskt vad åren går.

Det har nu gått 12 år sedan jag började hängflyga. Under 10 av dessa år har jag också varit engagerad i FSF/H styrelse, haft hand om Hypoxia och hållit min hand över Scotten. Knappt någon från mitt första år finns numer kvar i organisationen. Man börjar bli "gammal stofil" som inte har vett att dra sig tillbaka. Varför? Det är så himla kul att flyga!

Vad har då präglat det här året? Man skulle kunna säga att det gått precis som man planerat. För första gången har det funnits en riktig verksamhetsplan som också varit en policyplan. Den har följts till alla delar.

Tävlandet har fungerat, instruktörskurs har genomförts, hängflygkonferens har genomförts, regelverket har utgivits, ultralättbestämmelserna har börjat tillämpas, Hypoxia har kommit ut enligt plan om än något försenad i tryckningen ett par gånger och policyidéerna har kunnat följas i stora drag i varje fall.

Haveristatistiken har varit hyfsad. Dödshaveriet av en svensk på Lanzarote var det enda riktigt svåra haveriet och det första hängflyghaveriet i Sverige på flera år. Rapportvilligheten har ökat vilket tillfört oss viktiga erfa-

forts sid 4

Omslagsbild: Bengt-Arne Strand
Scotten

forts fr sid 3
farenheter.

Helt smärtfritt har hängflygåret naturligtvis inte varit om man studerar förhållandena närmare. Det har svingats en hel del smockor i varje fall på det andliga planet. Heta och svallande känslor uppstod i samband med uttagningen till landslaget. Vi får väl se om känslorna lagt sig och om man har förmåga att arbeta lojalt utifrån fattade beslut.

I övrigt förekommer olika uppfattningar i flera frågor. Detta är både naturligt och sunt i en organisation. Det viktiga är att man har förmåga att respektera olika upppfattningar och inte köra med ojusta medel och "skott i ryggen". Öppen och saklig kritik är bra.

Styrelsen har tyvärr konstaterat att en del piloter inte varit lojala mot våra bestämmelser. Det har förekommit s k "svartflygning" med ultralätta flygplan klass A (motoriserade hängglidare). Detta kan styrelsen inte tolerera då det kan äventyra en laglig fortsättning. Därför har det gått ut en varning till berörda.

Men frånsett denna malört i bägaren har det enligt min uppfattning varit ett fint år. Vi börjar nu få ordentligt kunniga piloter. Utvecklingen på viktiga områden såsom bogsering fortsätter. Jag vågar därför lyckönska hängflyget till ett fint 1987 och hoppas att Ni alla får ett mycket Gott Hängflygår 1988.

Rolf Björkman

Hängflygkonferens 1987

14-15 november 1987 genomfördes den andra hängflygkonferensen i svensk historia. Den väckte som väntat stort intresse. Sammanlagt 41 deltagare från 17 klubbar ställde upp. Karl-Axel Dahlberg ledde kursen och vid protokollet fanns Gunilla Björkman under lördagen och undertecknad under söndagen. Platsen var Medborgarhuset på Söder i Stockholm där Scotten bidrog med lokal.

Ett övergripande tema var som förra gången "flygsäkerhet". Konferensen hade stöd från Magnussonfonden. Deltagarna fick resa och hotellkostnad betald.

Programresumé

1. Ingmar Jonasson "Jonas" orienterade deltagarna om arbetet med sammanslagningen av KSAK och FSF.

2. Rolf Björkman orienterade om luftrumsförändringarna och kopplingen tävlingar och kontrollerad luft. Följande förslag togs upp till diskussion:

- Tävlingsledare bevakar att tillräckligt luftrum finns och att tävlingsreglerna dag för dag sätts så att luftrumsgränser inte så lätt kan kränkas.

- NOTAM före större tävlingar.

- Permanent restriktionsområde runt Åre.

- Lokala kontakter och rutiner upprättas vid varje berörd plats genom klubb på platsen.

- Rolf sänder orienterande brev till Luftfartsverket för att underlätta kontakten mellan klubbar och flygtrafikledningar (sådant brev har nu sänts)

3. Hypoxia diskuterades i form av grupparbeten som senare redovisades. Frågan togs upp till diskussion med anledning av att Rolf vill lämna ifrån sig redaktörskapet f o m 1988.

Följande framkom:

- Innehållet f n i stort bra. Gärna mer av informerande fakta, ärlig debatt, "sladder", klubbinformation.

- Viktigast med fast utgivningsdag. Detta kräver att tryckeri måste anlitas istället för KSAK.

- För att höja standarden i dessa avseenden får Hypoxia gärna kosta mer. Grupperna föreslog varierande acceptabla kostnader mellan 50 och 100 kr per medlem och år för Hypoxia jämfört med nuvarande 15 kr.

4. Tävlingsfrågan upptog en stor del av programtiden. Bl a diskuterades förslag till tävlingsregler. Efter gruppdiskussion skedde redovisning och allmän diskussion. Följande framkom:

-Tävlingsreglerna bra med vissa smärre justeringar. (De presenteras i detta nummer).

- Fler klubbar bör arrangera tävlingar.

- Viktigt att tävlingskalendern har största möjliga förhållning. Följande minimiförhållning bör tillämpas: Tävlingar för första halvåret skall vara beslutade och finnas på

tävlingskalender f o m 1 december. För resten av året skall tävlingskalendern finnas klar omedelbart efter årsmötet. Det gäller för klubbar och arrangörer i övrigt att planera sitt verksamhetsår i tid.

- Någon landslagspool vill man inte ha.

- Uttagning till landslaget bör göras av lagledaren. Lagledare utses för ett år i taget men skall vara beredd att ställa upp två år.

- Beträffande distansligan tyckte de flesta att det är bra som det nu är. Dock bör ansvarig utses av FSF/H styrelse, fortlöpande information måste ges till deltagare, nya regler måste skrivas ut. Det rådde delade meningar om direktkvalificering skulle kunna ske till landslaget via distansligan.

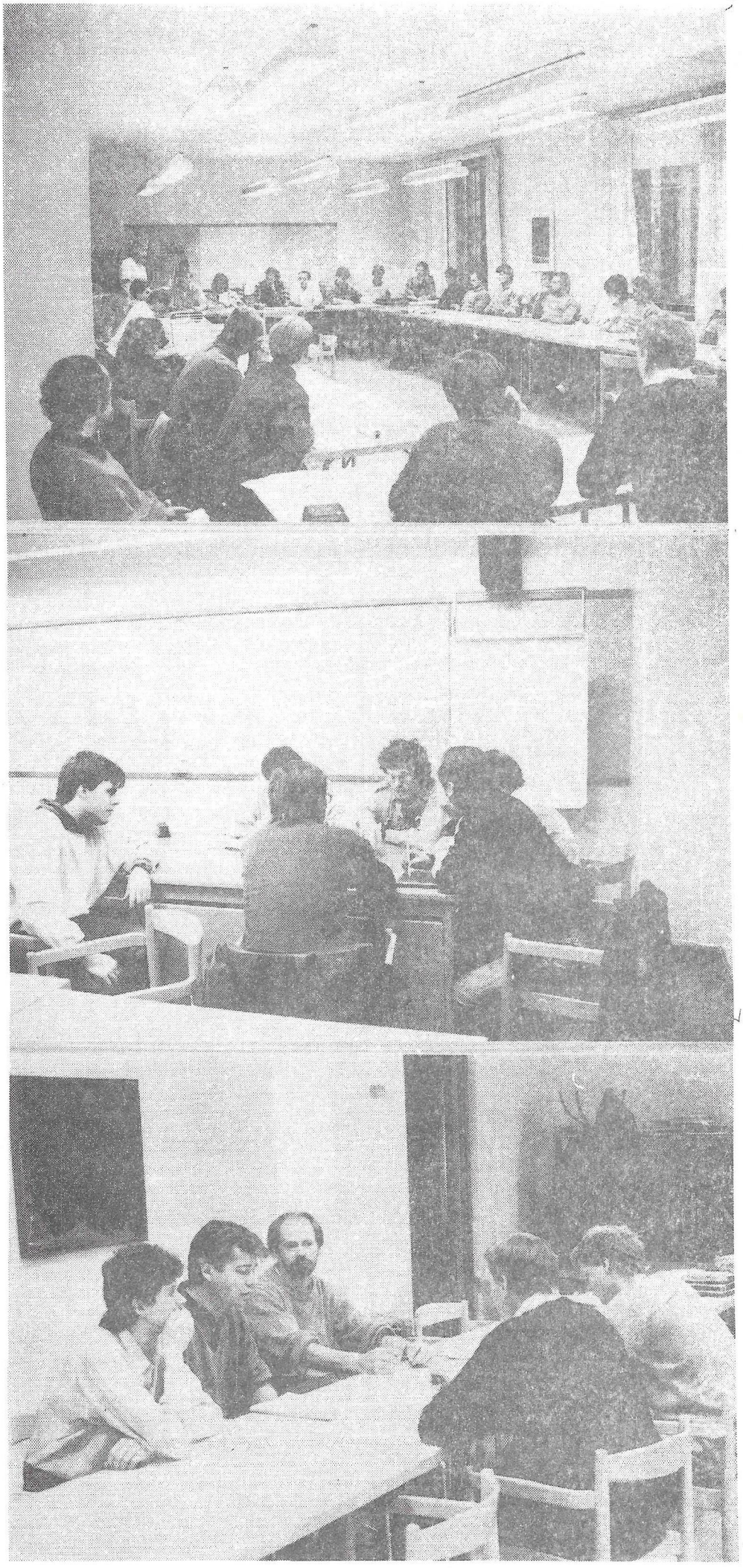
- Träningsläger typ Italien 1987 bra satsning. Satsa på bredd men minimikrav att piloter fyller kraven att kunna tävla. Stora kostnader som FSF/H inte kan bära just nu. Lokala initiativ är välkomna.

- Det rådde delade meningar (mest mot) att piloter uttagna till landslag skulle vara tvungna att ställa upp.

- Beträffande policy för internationella tävlingar bör gälla att i första hand ta ut fullt lag. Lika ersättning skall utgå till alla.

5. Utbildning diskuterades. Särskilt var det då det norska systemet som jämfördes med det svenska. Följande principer fanns det tydlig majoritet för:

- Safe Proo utbildnings-



krav bra. Vägen till kraven kan vara vår egen.

- Våra nuvarande krav väl låga.

- Bättre omhändertagande av nybörjare efterlystes. Arrangera träningsläger eller motsvarande i landet. Annonsera i Hypoxia.

Konstaterades att det är ett omfattande arbete att gå över till Safe Proo. Detta arbete kan komma att kosta pengar.

6. Bogsering diskuterades. Det finns olika flucksystem i landet. Påpekades att Göransson Vårgårda är sammanhållande för flucksystemet och att utrustning skall utformas enligt deras princip eller godkännande.

7. Vårt engagemang beträffande paraglidning diskuterades. Ingen slutsats men information gavs.

8. Det är bristfällig spridning av information om lämpliga vingar. Ett förslag var att årligen presentera den tyska listan i Hypoxia.

9. Slutligen diskuterades konferensens uppläggning. Alla var överens om att denna typ av konferens är mycket värdefull. Program bör sändas ut i förväg så att man kan förbereda sig och sända rätt personer. Satsning bör göras i än större utsträckning på grupparbeten och diskussioner och mindre på föredrag och orienteringar.

Personligen tyckte jag att konferensen var mycket givande. Den tillförde säkerligen mycket information till klubbledningar ute i landet. Andan var mycket positiv. Väl värd sitt pris, skulle jag vilja ge som slutintryck.

Rolf Björkman

Instruktörskursen -87

I slutet av november genomfördes planenligt en instruktörskurs. Platsen var Bosön på Lidingö. Kursen hade stöd som central ledarkurs.

I tre dagar varade kursen men programmet var relativt tufft med kvällektioner två kvällar.

12 nya instruktörer tillfördes vår organisation som resultat av kursen. Det var säkerligen ett välkommet tillskott. Kursen leddes av undertecknad, Rolf Björkman.

Både teoretisk och praktisk kursplan gicks igenom i detalj. Eftersom eleverna skulle ha omfattande erfarenhet före kursen gick den mera ut på att klara ut vad och hur man som instruktör skulle lära ut för de olika utbildningar som instruktörer skall svara för. Attitydfrågan är en viktig del. Likaså gäller det att klara ut pappershantering och bestämmelser. En hel del grundutbildning behövdes också eftersom det faktiskt inte är så djupa kunskaper som finns ens hos våra erfarna piloter.

Instruktörseleverna uttryckte sitt gillande över kursen och det framgick tydligt att kursen är nödvändig om man skall fungera som instruktör.

Följande nya instruktörer finns alltså att vända sig till om man vill ha sin utbildning utökad:

Conny Axberg, Örhänget
Peter Holm, Hänggänget
Oddvar Kvalsvik, Åre
Bo Kärrman, Arvidsjaur
Dennis Larsson, Aquil
Peter Lütze, Gwaihir
Arne Madsen, Åre
Mathias Petersén, Umeå
Tomas Peterson, Ikaros
Per Trotsman, Skåne
Peter Wallin, Örhänget
Peter Wicander, Lidingö

Vi önskar de nya instruktörerna lycka till i sin utbildargärning.

Rolf Björkman

Köp gamla Hypoxia

Restexemplar av tidigare nummer av Hypoxia finns i varierande antal av nummer 6 t o m 25. Sänd på enklaste sätt sedel, check, frimärken eller sätt in på mitt privata postgirokonto 91 22 81-3 10 kr per önskat ex. Glöm inte adress!

Rolf Björkman, Backlöksv 103, 162 43 Vällingby

DM Norra 1988 Galtispuoda

Arvidsjaurs Hängflygklubb anordnar DM för norra tävlingsregionen 1988. Tävlingen äger rum på Galtispuoda 28-29 maj. Ytterligare upplysningar erhålls av Bossa Kärrman, tel 0911 - 116 23.

Bosse

Conny
Peter
Per
BLACK RIVER FALLS
1955
Mathias
Rolf
Peter
Arne
Tomas
Dennis
Peter

Klubbens kontakt med Luftfartsverket

Som en hjälp för klubbarna att underhandla med Luftfartsverket att utnyttja kontrollerad luft på sina flygställen har sektionen sänt ett brev till verket. Önskemål om denna hjälp framfördes på hängflygkonferensen i höstas. Det är bara att hoppas att Luftfartsverket har spridit informationen vidare.

Rolf Björkman

SVENSKA FLYGSPORTFÖRBUNDET 1987-12-10
HÄNGFLYGSEKTIONEN

Luftfartsverket

Er ref: Trafikavdelningen
Vår ref: Rolf Björkman

Rutiner för hängflygning i kontrollerat luftrum

Hängflyget utvecklas mycket snabbt. Från att tidigare enbart ha omfattat flygning från backar sker hängflygning numera allt mer som bogsering från flygfält eller andra öppna ytor. Bogsering efter ultralätta flygplan kommer med all sannolikhet inom kort. Bogseringsmetoder medger redan idag losskoppling från höjder över 1000 m. Hängglidares prestanda ökar hela tiden. Även om glidtalen än så länge är måttliga är sjunkhastigheten i klass med normala segelflygplans. Tidsflygningar på åtskilliga timmar är mycket vanliga i termikförhållanden eller på hangvindar. Sträckflygningar på flera mil är vanliga.

Med tanke på utvecklingen som redovisas ovan är det helt naturligt att flygning med hängglidare i kontrollerad luft blir allt vanligare. Hängflygklubbar ute i landet har ofta ett eller flera "ordinarie" flygställen. Det kan vara ett berg varifrån flygning lätt kan komma att beröra kontrollerat luftrum. Exempel på sådana platser är Dundret vid Gällivare, Husqvarnaberget och Angered nära Göteborg. Det kan också röra sig om bogserstart på flygplatser eller under TMA/TIA. Tävlingar kan kräva behov av stort lutrum.

Radio blir allt vanligare att nyttja från hängglidare. Här har hängflyget i princip samma problem som segelflyget. Dock kan konstateras att hängglidare saknar registrering varför stationssignal utgör ett problem. Normalt används begreppen "hängglidare" eller "drake" i samband med anrop. Organissationen strävar efter en enhetlig lösning på denna punkt varvid Televerket är berört.

Inom hängflygorganisationen är kunskapen om flygtrafikledningens funktion ännu låg. Kontaktvägar saknas på de flesta håll även om vi arbetar på detta problem. Denna skrivelse är en sådan åtgärd. Våra medlemmar är i allmänhet ovana vid kontakter gentemot myndigheter. För att underlätta samarbete mellan flygtrafikled-

ningens organisationsenheter och hängflygorganisationen fordras ömsesidig kunskap om varandras verksamhet och förståelse. Där kontakter på det lokala planet hittills tagits har vår organisation bemötts på ett positivt sätt. Vi uppmanar våra klubbar att ta kontakt med flygtrafikledningsorgan för områden och flygplatser som kan komma att beröras. Det är vår strävan att skapa fasta rutiner för samarbete i likhet med vad segelflyget har. Vår verksamhet berör emellertid områden som inte normalt utnyttjas av segelflyget varför dessa rutiner kan vara svåra att etablera.

Det är vår förhoppning att Luftfartsverket skall se positvt på vår verksamhet och stötta våra möjligheter att flyga. Vi vore därför tacksamma om detta brev distribueras till samtliga flygtrafikledningsorgan i landet och att man där hjälper hängflygare och representanter från hängflygklubbar till rätta.

Detta brev kommer att publiceras i vår hängflygtidskrift som når alla hängflygare i landet. Vi vill också informera om att för att få hängflyga krävs hängflyglicens till vilken ansvarsförsäkring är knuten. Samtliga hängflygpiloter är anslutna till någon hängflygklubb. Verksamheten är reglerad genom BCL D4.3 och styrs av FSF Hängflygsektion under KSAK/FSF.

Om Luftfartsverket så önskar är vi beredda att direkt informera ytterligare i dessa frågor.

Vi vore tacksamma för reaktion i någon form på detta brev.

Med vänlig hälsning och hopp om gott samarbete

Rolf Björkman
Utbildnings- och regelansvarig

Klubbledningar

1. Besluta om dag för årsmöte och sänd ut kallelse.

2. Förbered och deltag i FSF/H årsmöte 1988-03-19. Eventuella motioner som skall behandlas på årsmötet skall vara sekreteraren i FSF/H tillhanda senast 4 veckor före. Tänk på det när det gäller att planera in tid för klubbens årsmöte.

3. Betala årsavgift till FSF/H. Särskild uppmaning kommer till klubben från FSF/H.

4. Planera tävlingar för andra halvåret 1988 så att de kan fastställas i nästa tävlingskalender omedelbart efter årsmötet och publiceras i nästa Hypoxia. För första halvåret är det kört så att säga.

5. Tänk på att behandla alla medlemmar från 1987 som medlemmar ett tag till. De kommer att få nästa Hypoxia också. Först därefter kommer de att strykas från listan.

6. I god tid före klubbens årsmöte är det tid att upprätta årsbokslut och skriva verksamhetsberättelse. Tänk på att låta klubbens revisorer få tid att granska räkenskaperna.

7. Har klubben fått generell befrielse från deklaration? Om inte måste deklaration lämnas in före 1988-03-31. Särskild blankett finns som är lätt att ifylla. Sänd med årsbokslutet som bilaga. Om klubben är ny skall vid första deklarationen klubbens stadgar sändas med.

Rolf Björkman

Min sista Hypoxia

Troligen är detta det sista nummer av Hypoxia för vilket jag är redaktör. Jag har anmält till sektionen att jag f o m kommande verksamhetsår inte vill ha kvar den uppgiften. Mina arbetsuppgifter inom hängflyget är förutom Hypoxia så omfattande att de mer än väl fyller min fritid.

Preliminärt kommer uppdraget att övergå till Gunnar Åstrand som anmält sig villig att ta över i samarbete med några andra skåningar. Då man inte är villig att helt göra jobbet på ideell basis måste det till någon form av beslut hur mycket sektionen är villig att satsa.

Min egen insats på Hypoxiaområdet började med nummer 5 för ca 10 år sedan. I början var det inte så noga med utgivningsdatum så det blev ibland långt mellan varven. De senaste åren har antalet legat på konstant 4 per år även om det sista numret ibland hamnat på andra sidan nyåret.

Arbetet har varit intressant och roligt och det är naturligtvis inte bara en "befrielse" att lämna över det. Men någonstans måste man sätta en gräns. Jag ser fram emot att befrias från pressen och stressen att åstadkomma ett resultat ofta under en period när mycket annat måste göras eller när man räknat med en ledig period.

Redaktörsjobbet har inte alltid varit roligt. En hel del kritik har riktats mot mig under årens lopp.

forts nästa sid

Förslag till tävlingsregler

Det förslag till tävlingsbestämmelser som presenteras här är ännu inte fastställda. Detta beräknas ske vid styrelsemöte omedelbart efter årsmötet. Du har genom Din klubb och motion alltså möjligheter att påverka dem.

Rolf Björkman

FÖRSLAG TILL TÄVLINGSREGLER FÖR MÄSTERSKAP I HÄNGFLYG

UTRUSTNING

Häng III och sportlicens
Skyddshjälm
Dubbel hängstropp
Fallskärm
Första förband

BYTE AV HÄNGGLIDARE

Skadas hängglidare så att den ej hinner repareras till nästa tävlingsdag har den tävlande - efter tävlingsledarens godkännande - rättighet att byta hängglidare.

TÄVLINGSDAGAR

Tävlingsledaren avgör om tävlingsdag skall utlysas eller ej.

Tävlingsledaren får - om flygsäkerheten så kräver - för viss tid eller för resten av tävlingsdagen förbjuda start.

Utlyst tävlingsdag gäller ej om inte varje deltagare fått minst ett tillfälle att starta eller om reduktionsfaktorn blir noll (se nedan).

TÄVLINGSGRENAR

Tävlingen kan endast omfatta:

Hastighetsflygning längs bana
Öppen distans

KONTROLL

Varje tävlande skall före första tävlingsstart visa upp Häng III och tävlingslicens.

Vid fotokontroll tas före varje start en bild på starttavla. På starttavlan skall stå:
Tävling och år
Dagens datum
Dagens uppgift

För identifiering skall filmen även innehålla bild(er) på pilot och starnummer.

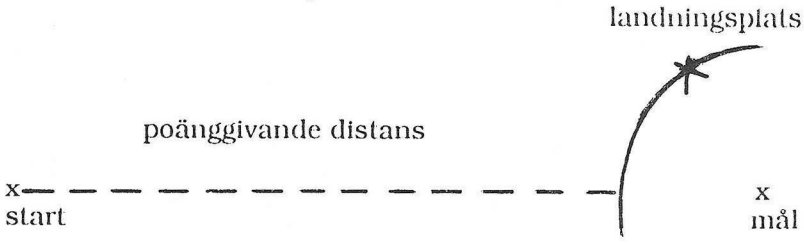
Denna (dessa) skall vara först på filmen.

forts nästa sid

forts fr föreg sid

BESTÄMMNING AV DISTANS

Vid målflygning projiceras den flugna distansen på färdlinjen med en cirkelbåge, genom landningsplatsen med målet som medelpunkt.



Vid flygning på bana räknas nästa ej uppnådda brytpunkt som mål.

Vid öppen X-C mäts distansen längs en rät linje från start till landningsplats.

POÄNGBERÄKNING

Flygpoäng:

$$Fp=750((4/3-n/N)d/D+n/N(T/t)^2)$$

N = antal startande i aktuellt heat.
n = antal startande som nått mål.
D = banans längd.
d = tävlandes flugna distans (max=D).
T = bästa tävlingstid i aktuellt heat.
t = tävlandes tid.

Vid öppen X-C och då ingen pilot når mål sätts n=0 och D=heatets längsta flygning.
Formeln reduceras då till:

$$Fp=1000\ d/D$$

Reduktionsfaktor:

De tävlandes flygpoäng multipliceras med en reduktionsfaktor R.

$$R = r/0.6N$$

r = Antal piloter som flugit längre än den minimidistans som tävlingsledaren bestämt för aktuellt heat.
Lämplig minimidistans är 1.5-2 ggr. den sträcka som bedöms vara möjlig att ta sig utan hjälp av uppvindar.
N = Antal startande i aktuellt heat.

Om r/N är mindre än 0.2 sätts R=0.
Om r/N är större än 0.6 sätts R=1.

Anm. För bestämmning av r & N användes endast de 40% bästa piloterna från förra årets mästerskap.

Poängsystemets egenskaper:

Varje heats vinnare får reduktionfaktorn (R) ggr. 1000 p.
Formeln består av en distansdel och en tidsdel.
Om ingen pilot når mål sätts n=0 och D=heatets längsta flygning (jfr. "öppen X-C").
Om endast ett fåtal piloter når mål blir distansdelen dominerande och tidsdelen ger endast ett litet tillskott

forts nästa sid

forts fr föreg sid

Några exempel: Utnyttja tidningen för egna syften som reklam för produkter, för mycket regler och pekfingrar, censur, fördröjningar i utgivningen. En del kritik finns det anledning att lyssna till och förändra utifrån. Annan kritik måste man ta emot och skaka av sig om man skall orka jobba vidare. Jag anser att jag hela tiden jobbat med ett mål i sikte nämligen att ta tillvara hängflygets intressen - inte mitt eller enskilda personers.

Det har framförts mycket positivt också. Hälsan tiger still brukar man säga. Hoppas det gäller den stora tystnad som dock i allmänhet rått.

Jag vill tacka alla som på olika sätt bidragit med material under min tid som redaktör. Det har varit glädjande att viljan att lämna bidrag har växt under åren.

Rolf Björkman

Marknads-föring

Ja, det är verkligen dags att vi handlare i denna mycket speciella bransch börjar prata ur skägget i vår marknadsföring. Den ojämförligt viktigaste informationen vi kan ge våra läsare är i detta fall priset samt om varan är lagervara. Dessutom givetvis att priset inkluderar moms. samt leveransvillkor. Det har klagats på att vi egentligen endast vräker superlativer ikring oss, och det är klart att det förekommer här precis som i alla andra branscher.

forts nästa sid

forts fr föreg sid

Jag tror dock inte hängflygare är dummare än att de själva kan läsa innantill i opartiska tester av våra produkter. Dessa finns som bekant ständigt i Drachenflieger, Wings, Hang gliding och Norsk hang gliding. Använd dessa tester till att hitta den produkt som passar dig och låt sen valet falla på det som passar just dig bäst. Jag själv har fr.o.m. detta nummer en annonsering som tar sikte på att ge vederhäftig information samt ange priser inkl. moms. fritt Östersund. Målet är att dessa priser skall kunna hållas under den tid tidningen är aktuell, och nya priser ges om de uppkommer alltså i nästa Hypoxia.

Ett argument som man ständigt ser i marknadsföring av hängglidare är tal om hur många i ett lag exempelvis som valt en viss typ av hängglidare. Detta är enligt min mening absolut inte den typ av information som skall styra ett val av hängglidare. Som alla förstår är valet för en toppilot styrt av en mängd faktorer inte minst pris och även rena ersättningar till dessa piloter. John Pendry skulle säkert kunna vinna ett VM med vilken som hellst av dagens toppvingar tex.

En annan sak som är viktig att inse är att olika högprestandavingar har mycket varierande egenskaper när det gäller framförallt start och landning. Det är dessa egenskaper som är viktigast för en god pilot som ändock bara flyger några tiotal timmar/år. En del av dessa vingar kan vara mycket knepiga att framförallt nollvindsstarta, medan andra kan vara avsevärt enklare i detta avseende. Även landningsegenskaperna varierar

forts nästa sid

forts fr föreg sid

för de piloter som når mål.
Ju större andel piloter som når mål desto större betydelse får tidsdelen som till slut blir helt dominerande.

Räkneexempel:

$Fp=750((4/3-n/N)d/D+n/N(T/t)^2)$

43 startande piloter - N = 43 st
12 piloter når mål - n = 12 st
Banans längd 65 km - D = 65 km
Vinnarens tid 2:40 h - T = 160 min

Piloten i exemplet har: Nått mål - d=D=65 km
På tiden 3:15 h - t=195 min

$Fp=750((4/3-12/43)65/65+12/43(160/195)^2)=931.61$ p

21 piloter har flugit längre än minimidistansen - r=21.

$R=r/0.6N=21/0.6*43=0.814$

Pilotens dagspoäng - R*Fp=0.814*931.61=758 p
Vinnarens dagspoäng - R*Fp=0.814*1000.0=814 p

Totalpoäng

Totalpoäng är tävlandes sammanlagda poäng för samtliga tävlingsdagar.

I totalpoäng räknas endast den bästa flygningen varje tävlingsdag.

SEGRARE

Individuellt:

Segrare blir den pilot som uppnår högst totalpoäng.

Lag:

Segrare blir det lag som uppnår högsta totalpoäng.

Ett lag består av de tre bästa piloterna från en och samma klubb.

TÄVLINGENS GENOMFÖRANDE

Tävlingen får vara högst 7 dagar. Dessutom kan ytterligare två reservdagar tas ut.

För att tävlingen skall anses genomförd krävs minst 3 godkända tävlingsdagar.

För att en tävlingsdag skall räknas skall alla ha haft möjlighet att starta efter det att första start skett.

PROTESTER

forts nästa sid

forts fr föreg sid

BESTRAFFNING

Brott mot ovanstående tävlingsregler eller Sporting Code kan föranleda bestraffning.

Bestraffning kan ske enligt följande alternativ:

Fusk	Diskvalifisering från hela tävlingen
Farlig flygning	Diskvalifisering från aktuell dag
Enklare fel	Poängavdrag med minst det antal poäng vederbörade tjänat

forts fr föreg sid

starkt och det ser man lättast på respektive vinges "bygelbensstatistik". Använd alltså sunt förnuft när du väljer utrustning och försök verkligen att inse vilket som verkligen är ditt behov. Välj därefter och undvik resultatlistor och ovederhäftigt dravel, det är du som skall flyga.

Robert Krockmar

Ändring nr 2

Samlade föreskrifter

för hängflygning

Sid 6, Bilaga 1 sid 4 mom 2.3 första stycket erhåller följande nya lydelse:

2.3 Kompetens som instruktör gäller kalenderårsvis. För automatisk förnyelse av kompetensen fordras att den sökande bedöms lämplig härför, utbildat minst 5 elever till Häng I (fullständig utbildning och examination) under kalenderåret samt genomgått repetitionskurs för instruktörer ett av de senaste två kalenderåren.

Samma sida mom 3.1.1 andra stycket erhåller följande nya lydelse:

Innehavaren av Häng I får endast utföra platsbunden flygning som innefattas av begreppen "backglidning, enkel hangflygning, enkel termikflygning och flygning i samband med bogsering". Bogsering får utföras under ledning av övningsledare först efter utbildning inför instruktör och skall vara infört på hängflyglicensens behörighetsdel. Hangflygning får genomföras självständigt först efter det att utbildning skett inför instruktör och denne antecknat godkännande i förarens loggbok.

Ändra datum (86-12) överst på sidan 6 till (87-12 Ändr 2).

För in ändringen på ändringsbladet sid 2 enl nedan:

FÖRTECKNINGAR ÖVER ÄNDRINGAR

Nr	Ändringens datum	Införd den	Införd av	Nr	Ändringens datum	Införd den	Införd av
1	87-07	sid 10	RB	11			
2	87-12	sid 6	RB	12			
3				13			

Tävlingskalender

Nationella tävlingar 1988

		Ranking
Vecka 19	Åre. Pristävling.	Ja
21 - 23/5	Skåne Cup (bogser-start)	Ja
28 - 29/5	DM norra, Galtis. Arvidsjaur	Nej
Vecka 24 (11 - 18/6)	SM, Galtis. Arjeplog och Arvidsjaur.	Ja

Dessa tävlingar är nu bestämda. Det kan tillkomma fler tävlingar i senare hälften av säsongen. Jag ser t ex gärna att någon tar på sig att arrangera en bogsertävling (ranking) i Stockholmsregionen. Önskemål om att arrangera tävlingar under perioden juli - september 1988 meddelas snarast och senast 1 februari 1988.
Det går att nå mig på adress: Dr Kvalsvik, Anestesikliniken, Östersunds Sjukhus, 831 83 ÖSTERSUND. Tel vecka 52+53: 063-141000 (växel).
Fr o m vecka 1: kontakta Folke Wikberg, Åre, tel 0647-51111.

När det gäller internationella tävlingar, har vi inte lyckats få några säkra datum. Det är fortfarande oklart om det blir något arrangemang i Kössen(1988). För-VM i Fiesch, Schweiz, blir sannolikt i juli (ev juni) och EM blir i Italien (Belluno-området) på hösten, definitivt datum är ännu ej klart. Nordiska skall gå i Danmark (med bogser-start), datum är ej fastställt.
Vi kommer att ta ut lag till dessa tävlingar och sannolikt till ett par till.

Oddvar Kvalsvik

Distansliga 1988

Dokumentation med foto krävs ej. I stället gäller rapport på heder och samvete (vittne krävs alltså heller inte). För övrigt gäller samma regler som under 1987:
Bästa 4 flygningar under perioden 1/1 - 30/9. Skriftlig rapport till tävlingsansvarig poststämplad senast 1988-10-10. Markera ut flygningen på karta/kartkopia och bifoga rapporten. Notera datum, klockslag, start- och landningsställe.

Distansligan kommer att gälla som en rankingtävling, men när det gäller värdering av distansligan vid uttagning av landslag, avgörs detta av den/dem som tar ut laget (således ingen automatisk direktkvalificering till landslaget för vinnaren av distansligan).

Oddvar Kvalsvik

Reglerna för distansligan är ännu inte fastställda. Ett par varianter på reglerna finns på förslag.

Variant 1: Vittne skall skaffas till landningsplatsen innan vingen packas.

Variant 2: Skriftlig rapport skall sändas efter varje månad för vilken distansflygning genomförts om piloten senare vill ha möjlighet att få tillgodoräkna sig denna (dessa) flygning(ar). Försändelsen skall vara poststämplad senast den 10:e följande månad. Senare längre flygningar ersätter automatiskt tidigare. Den tävlingsansvarige sänder sammanställning till alla deltagare månadsvis. Resultaten sammanställs också kontinuerligt i Hypoxia.

Du som vill deltaga i distansligan kan gå in i den när Du önskar under året. För att gardera Dig skall Du tills vidare förutsätta att båda varianterna ovan gäller. Slutliga bestämmelser kommer i nästa nummer av Hypoxia.

Rolf Björkman

Rankinglista 1987

Plac	Namn	1986	SM 1	SM 2	SM 3	SM 4	Tron	Åre Cup	Dist liga	Totalt (bästa 4)
1	Håkan Sundin	860	950	1000	1000	555	484	558	906	3812
2	Björn Kroglund	967	228	791	588	1000	338	1000	0	3758
3	Anders Andersson	799	1000	602	588	795	1000	188	0	3594
4	Urban Lind	846	966	721	564	555	585	785	0	3318
5	Fredrik Fex	0	992	791	952	555	0	0	0	3290
6	Per Fornander	1000	810	697	588	555	0	410	0	3095
7	Folke Wikberg	820	316	791	0	0	418	0	1000	3029
8	Ralph Ståhlberg	231	63	791	827	555	317	662	0	2835
9	Mats Romson	251	848	741	476	555	0	0	0	2620
10	Kenneth Norberg	550	228	791	391	555	354	213	671	2567
11	Göran Liss	565	144	721	612	555	455	423	0	2453
12	Dennis Larsson	503	228	592	612	555	0	0	0	2262
13	Lars Lind	0	978	677	482	0	0	0	0	2137
14	Peter Wicander	560	284	791	482	0	0	217	0	2117
15	Oddvar Kvalsvik	468	228	423	594	555	457	0	0	2074
16	Sven Lindén	720	144	562	0	555	93	0	0	1981
17	Mathias Petersén	397	228	592	664	0	0	188	277	1930
18	Lennart Håkansson	283	144	587	482	555	0	160	0	1907
19	Mats Nordling	510	144	259	612	464	0	188	0	1845
20	Mikael Granlöf	680	144	423	482	0	0	0	0	1729
21	Johan Dahlqvist	611	63	423	588	0	22	0	0	1685
22	Arne Madsen	0	63	562	482	555	0	0	0	1662
23	Per Trotsman	506	228	498	424	136	0	0	0	1655
24	Per Drago	553	63	423	439	0	0	188	0	1603
25	Hans Berg	362	144	423	482	323	0	0	0	1590
26	Jörgen Åstrand	0	0	592	482	491	0	0	0	1565
27	Johan Frank	825	228	104	0	0	0	0	0	1157
28	Annika Hopfgarten	0	144	423	230	327	0	0	0	1124
29	Bo Kärrman	567	63	104	364	0	0	0	0	1098
30	Peter Nietlisbach	808	0	0	0	0	0	285	0	1093
31	Jarl Hedman	0	228	423	424	0	0	0	0	1075
32	Hans Johansson	0	144	562	348	0	0	0	0	1054
33	Flemming Göransson	668	0	0	0	0	282	0	0	950
34	Gunnar Remer	0	63	259	612	0	0	0	0	934
35	Anders Larsson	575	0	0	0	0	332	0	0	907
36	Per Viklund	0	144	259	482	0	0	0	0	885
37	Sune Bodin	783	0	0	0	0	87	0	0	870
38	Björn Colliander	0	228	423	106	0	0	0	0	757
39	Hans Lidström	316	63	104	258	0	0	0	0	741
40	Mats Karlsson	679	0	0	0	0	0	0	0	679
41	Per Fjällström	0	63	587	0	0	0	0	0	650
42	Roger Elmersson	0	0	0	0	0	580	0	0	580
43	Leif Johansson	0	0	0	0	0	418	0	0	418
44	Allan Flink	179	0	104	0	0	0	0	0	283
45	Anders Gustafsson	0	0	0	0	0	219	0	0	219
46	Tomas Eriksson	0	0	0	0	0	49	0	0	49

DISTANSLIGA 1987

1.	Folke Wikberg	52 + 24 + 43 + 36	155 km	1000
2.	Håkan Sundin	45 + 32,5 + 32,5 + 30,5	140,5 km	906
3.	Kenneth Norberg	48 + 27 + 14 + 15	104 km	671
4.	Mathias Petersén	14 + 29	43 km	277

(Endast 4 piloter har lämnat in rapport.)

Tävlingsansvarig

Om ni känner till någon entusiastisk arbetsnarkoman med visioner (och breda axlar), hör av er till valberedningen; Orvar Häggström och Per Drago. Jag kommer nämligen att avsäga mig ställningen som tävlingsansvarig från och med årsmötet i mars 1988.

Jag tackar så mycket för mig och önskar nästa man på platsen lycka till i arbetet med att vidareutveckla tävlingsverksamheten.

Oddvar Kvalsvik

«SVENSKA ROTORFLYG»
* KLUBBEN *

EN IDEELL FÖRENING ÄGNAD ATT BEVAKA
OCH FRÄMJA MEDLEMMARNAS INTRESSE
FÖR ROTORFLYG

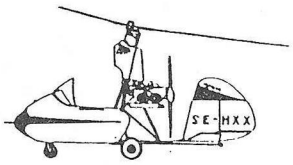
INBJUDAN

Svenska Rotorflygklubben inbjuder alla flygintresserade till en informationsträff torsdagen den 18 februari 1988, kl 19.00.
Plats: Skandiahuset, Sveavägen 44, Stockholm.

Under samlingen kl 18.30 - 19.00 kan vi dricka en kopp kaffe och se video från en av rotorflygklubbens flygträffar.

PROGRAM

Vad är en autogyro?
Hur jag byggde min HUMLA.
Flygförsäkringar.
Hur man flyger en autogyro.
Frågestund



VÄLKOMNA
Svenska Rotorflygklubben

Medarrangör: Försäkringsbolaget SKANDIA

Hej

Oberoende om vi flyger motorflygplan, segelflygplan, ultralätt, drake, ballong eller hoppar fallskärm har vi alla ett gemensamt intresse. Att röra sig fritt (inom vissa gränser) i lufthavet. Varje luftfartyg har sin charm och skall användas för sitt ändamål.

Svenska Rotorflygklubben är en ideell förening som bl a syftar till att informera om rotorflyg (gyroplan och heikoptrar). Inom klubben finns i dag ca 45 påbörjade byggen av autogyro varav ca 15 är flygande. Vi får ofta frågor om vår hobby.

I ett försök att sprida information till så många möjligt i Stocholms regionen kommer klubben att i samarbete med försäkringsbolaget SKANDIA anordna en informationsträff torsdagen den 18 februari 1988.

Alla medlemmar i Er förening är hjärtligt välkomna. Vi samlas kl 18.30 - 19.00 på Sveavägen 44 (Stockholm) över en kopp kaffe och tittar på en video från en av våra flygträffar. Själva informationsträffen börjar kl 19.00 då vi hade tänkt tala om vad ett gyroplan egentligen är, hur man själv kan bygga en autogyro och hur den skall och får flygas. Vidare kommer det att lämnas information om det alltid lika intressanta men svåra ämnet flygförsäkringar.

Möjlighet finns naturligtvis för alla deltagare att ställa frågor vid mötet. Har Ni några speciella frågor som kan tas upp hör gärna av Er i förväg så kan vi förbereda oss (gäller både försäkringar och annat).

Med vänlig hälsning
Magnus Kjellberg
Magnus Kjellberg

Svenska Rotorflygklubben
Jungfugatan 12
114 44 Stockholm
tel 08/60 32 08 (kväll)

Statistisk hängflygare

AMERIKANEN ÄR 34,4 ÅR!
En nyligen genomförd statistisk undersökning av amerikanska hängflygare har redovisats i Wings!. 1527 svar motsvarande 25% av totala antalet flygare utgjorde underlaget. Här ser Ni resultaten:
Genomsnittspiloten har flugit i 6,7 år och är 34,4 år gammal, han har 48% chans att bli gift och han flög totalt 28 timmar under 43 flygningar under 1986. Hans totala flygtid är 233 timmar och chansen att han är en kvinna är 6,3%. Årslönen är motsvarande 213 000 kr(!). Undersökningen visade också att WillsWing var den populäraste vingen, 29,2% av totala marknaden. UP hade 19,6%, DeltaWing 19,4%, Pacific Windcraft 7,8% och Airwave 7,4%.
20,5% av piloterna köpte ny vinge förra året och 33% tänker köpa ny vinge i år. En annan tråkig siffra visade att man tror sig ha 13% 'svartflygare', dvs oorganiserade. Så långt statistiken.
Jag har hört att vanligaste dödsorsaken bland flygarna 'over there' är att man inte använder hjälm. Today it is about three of them. Betyder det att antalet 'svartflygare' har minskat sedan undersökningen eller är det priset av den amerikanska drömmen:att vara fri som en vithövdad örn?

GUNNAR REMER

Efterlysning

Under tävlingarna i Tronfjäll i början av augusti blev en vinge stulen.
Vingen var en Magic 4 full race med vitt översegel, blå framkant, ljusblått undrsegel,gul trekant framtill och ut mot bominfästningarna.

Om någon sett eller hört något om denna vinge ring då:
Svene Kr. Björgened Norge tel. 03-788083 eller Urban Lind tel. 060-556151

SCOTTEN

Vad tycks om Scottens dekal? Efter många års diskussion kom den äntligen till stånd. Design och idé: Undertecknad, renritning: Ulf Danielsson, tryckning: Leif Johansson, alla tre medlemmar i Scotten naturligtvis. Märket är ett teamwork med andra ord.

Även om vintermörkret lägrar sig över staden ligger vi inte på latsidan. Det skolas och träningsflygs för fullt. Flera gäng har varit på Lanzarote under hösten.

Höstmötet som klubben alltid har, användes till del för instruktion omkring räddningsskärmar och demonstration av packning. Ett trettiotal medlemmar ställde upp.

Klubben slutar sitt verksamhetsår med flera medlemmar än någonsin. Ekonomin är också god. Vi kan med tillförsikt se fram emot ett nytt år.

Rolf Björkman

VARNING FÖR MARGINALFLYGNING!!!

OLYCKSRAPPORT

GALTISPOUDA, Arjeplog 21 juni -87.

Tredje flygningen på berget ifråga. Ca 30 tim flygerfarenhet. Vid tillfället rådde instabila förhållanden, ingen termik, kastvindar, - gräns mellan hang och icke-hang. Tog likväl hang och höll mig kvar ca 40 min. trots att jag kände mig trött redan före start. KÄNDE ATT JAG FICK ANSTRÄNGA MIG MYCKET FÖR ATT ÖVERHUVUDTAGET LIGGA KVAR, men fattade ändå inte hur farligt det var trots att jag också vid två tillfällen tidigare kände hur vingen liksom sögs runt och in mot TV-masten. Som om en virvelvind kom in under vingen, lyfte och ville vrida runt. Jag lyckades dock ta fart och svänga ut igen. Förberedde till sist landning vid övre parkeringen, varvid jag fick ett ovanligt gott lyft och bestämde mig för att göra ytterligare en sista(!) tur fram och tillbaka över berget. Fick då ett starkt sjunk vid sydvästra (Sakkavare)kanten av berget och gick (alldeles för) nära berget tillbaka för att få bästa möjliga lyft. Fick på uppvägen ett mycket kraftigt vindkast under vingen som lyfte och vände densamma som sedan styrde rakt in mot Tv-masten. Den här gången lyckades jag inte väja utan kolliderade i hög medvindshastighet med en av stödvajrarna till TV-masten, varvid vänstra vingen bröts tvärt av ca en meter från spetsen, varpå hela ekipaget störtade rakt ner i klippan från ca 15 m höjd. En del av min räddning kanske berodde på att jag bara släppte styrbygeln och kröp ihop i selen. En hel del av smällen togs upp av vingen, varvid kölröret knäcktes och vingen slog över åt höger så att högra yttre vingröret också knäcktes. Därpå välte vingen överända och hamnade delvis upp och ner på en parkerad bil uppe på berget. Jag upplevde mycket starka smärtor i ryggen och höftpartiet, fick en del blåmärken på bägge benen och skuldrorna, utan att egentligen ha slagit i marken, ty vad jag förstod låg jag hela tiden kvar i selen som via vingen tog upp hela fallet.
Många kamrater bevittnade flygningen och hjälpte mig snabbt till sjukstugan i Arjeplog varifrån jag vidarebefordrades till lasarettet i Piteå, där man inte kunde upptäcka några benbrott, utan konstaterade åtskilliga muskelbristningar och ligamentskador. Varpå jag forslades tillbaka till sjukstugan där jag låg ett par dagar, innan jag kunde ta mig fram hjälpligt med rullstol och kryckor. Redan första morgonen på sjukstugan besökte mig vaktmästaren därstädes, ingen mindre än Ernst Edholm som bevittnat olyckan och själv flugit en liten vända strax före mig. Han var ytterst vänlig och deltagande, men stack heller inte under stol med att jag nog legat lite väl mycket och länge i marginalen. Arjeplogflygarna fortsatte att droppa in under dagarna och det var väl mest för att jag var så försvarslös som ingen spöade upp mig. Alla var rörande överens om att 'man flyg bara int under såna förhållanden'. Karl-Axel skakade på huvudet och frågade: 'Vafför flyg du int som folk?'

Kölröret, två vingrör, ett bygelben, en hel del revor i seglet samt hela underriggen blev de materiella skadorna.
Jag har nu fått mig en ordentlig läxa och förstår så lätt det kan var att överskatta sin förmåga. Detta gäller i hög grad också bedömningen av förhållandena innan man flyger.

Torbjörn Fjellström

PS. Vecka tio -88 (6 - 12 mars) anordnar vi för tredje året i följd en flygvecka vid kursbyn Korpberget. Folke W och Karl-Axel D skolar in varsin grupp nybörjare. Enstaka platser kvar. Dessutom finns det utrymme för en grupp till av häng 2:or och 3:or. På kvällarna kör vi teori- och flygsnack och filmvisningar. För övrigt har jag en Atlas 16 till salu! Ring mig på tel 0612 - 30890

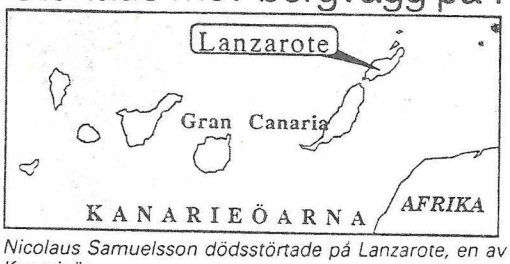
...ng svensk drakflygare dog i krasch

Nicolaus Samuelsson missbedömde avståndet till bergväggen.

Inför ögonen på sina drakflygarkompisar flög han rakt mot bergväggen och störtade handlöst mot marken.

Han omkom omedelbart.

Störtade mot bergvägg på Kanarieöarna



Nicolaus Samuelsson dödsstörtade på Lanzarote, en av Kanarieöarna.

24-årige Nicolaus Samuelsson omkom i på semesterresa

...emesterresan till Lanzarote den nordligaste av Kanarieöarna slutade i tragedi. Nicolaus Samuelsson, 24, ...n Karlskrona, dog i tors...s eftermiddag sedan han ...ll fart flugit med sin ...e rakt in i en bergvägg.

...andra drakflygare i ...upp där Nicolaus Sa...on ingick, däribland ...Folke Vikberg, blev vittne till olyckan.

Gruppen bodde tillsammans i bungalows i Porto del Carmen på Lanzarote.

I torsdags tränade de drakflygning tillsammans på La Caleta de Samara på Lanzarotes norra kust. Olyckan inträffade tio över tre på eftermiddagen.

Ambulans från Röda Korset kallades till olycksplatsen, men när räddningsmanskapet kom fram var Nicolaus Samuelsson redan död.

Tränaren Folke Vikberg har inte kunnat se någon annan förklaring till olyckan än att Nicolaus Samuelsson felbedömt avståndet till bergväggen. Vikberg kommer senare att rekonstruera olycksförloppet inför myndigheterna.

Nicolaus Samuelsson reste med resebolaget Fritidsresor till Lanzarote. I går kväll ville inte resebyråns personal på plats på Lanzarote tala om olyckan.

Först i går, ett helt dygn efter olyckan, informerades svenska konsuln på Lanzarote, Gunnar Wennerljung, och svenska utrikesdepartementet om olyckan.

...rakt ...assivet. ...klipporna ...ll marken.

...de en ...manöver

...ambulans tillkallade, men svensken var ...d när sjukvårdspersonalen nått platsen.

— Enligt de informationer vi fått gjorde svensken en felmanöver, säger svenske konsuln i Las Palmas Gunnar Dannerljung till Expressen.

Sven Samuelsson var hemmahörande i Lyckeby utanför Karlskrona i Blekinge. Han reste till Kanarieöarna i söndags. Det var hans första besök på den spanska ögruppen utanför Afrikas nordvästra kust.

Sven Samuelsson arbetade som maskinkonstruktör på en konsultfirma, Pelmatic, i Karlskrona. Han var utbildad ingenjör.

Duktig seglare

Den omkomne 24-åringen var en mycket duktig seglare. Dessutom var han förtjust i även...yrssporter som fall...kärmshoppning, bergs...tigning och drakflyg...

...i en lång rad an... olyckor inom drakfly... ningen:

- **1981 åkte en man med en motoriserad hängglidare rakt in i ett hus efter att ha girat för hastigt.**
- **1982 störtade en drakflygare vid Högdalstippen i Stockholm. Han fick obalans i vingarna och störtade rakt ner i marken från femton meters höjd.**
- **1982 omkom en 19-åring i Nässjö när ena vingen plötsligt vek sig på hans drake.**
- **1983 dödsstörtade en 54-åring i Falun efter att ha överraskats av kastvindar.**
- **1983 fick en tävlingsflygare obalans i vingarna och störtade vid Högdalstippen.**
- **1983 dog två drakflygare på F 18 i Tullinge utanför Stockholm. Vingarna vek sig och draken störtade 100 meter ned i marken.**
- **1985 störtade en 26-åring med motoriserad hängglidare söder om Södertälje.**
- **1986 störtade en 27-årig man från Skövdetrakten när han skulle göra en högersväng. Olyckan inträffade vid Hammar utanför Ystad.**
- **1987, i februari, störtade en 28-åring när han gjorde sin allra första drakflygning i Hindås utanför Göteborg.**

En svensk pilot omkom under slutet av november i Lanzarote. Händelsen gav stora rubriker i tidningarna.

Den mycket tragiska hängflygolyckan förorsakade säkerligen mycket misstämning i den relativt stora svenska gruppen under skolning och träning på denna fina ö. Det är naturligt att några som bevittnade olyckan inte ville fortsätta flyga för tillfället.

Stall eller...

Än så länge vet vi inte så mycket om orsaken men rykten säger följande: Piloten var nybörjare (Häng I) men duktig. Han var våghalsig i sin flygning. Kanske fick han en övertro på sin förmåga. Den sista flygningen hade av åskådare i gruppen upplevts som väl "häftig" innan olyckan inträffade.

Piloten flög hang men var för tillfället under bergskrönet. Kraschen förorsakades av att han svängde in i berget. I försök att minska anslaget mot berget försökte han tydligen i sista ögonblicket stalla vingen. Han slog då mot berget med kroppen utan att vingen först fick ta emot smällen.

Orsaken till svängen har jag hört två versioner om. Antingen har han tänkt gära en rundsväng med sväng in mot berget och missbedömt avståndet eller så är det åter fråga om den klassiska orsaken, nämligen för låg fart, stall och kanske vindgradient som gett ofrivillig sväng in mot berget. Det första alternativet tycker jag verkar mindre troligt men man vet ju inte.

Tankeställare

Vilken oraken än var bör det ge Dig som nybörjare tre lärdomar att tänka på:

- Hur duktig Du än anser Dig vara, var ödmjuk mot hängflygning och vänta med svårare flygning tills Du fått erfarenhet.

- Håll säker fart och avstånd till marken tills Du fullständigt behärskar Din vinge. Det är bättre att tappa hanget än något annat.

- Sväng aldrig in mot berget. Svängradien blir mycket större än Du tror i medvind.

Tidningarna

Tidningarna har tyvärr givit oss extra dålig reklam. Man tar upp en lång rad olyckor under hela 80-talet. Flertalet av dessa var inte dödshaverier. Några var inte ens särskilt allvarliga. Det gemensamma var att de alla utretts av Haverikommissionen. De flesta var dessutom med motor.

Något haveri var egentligen inte ens hängflyghaveri i egentlig mening. Flera inträffade under flygning som piloten inte var utbildad för eller hade tillstånd till. Nästan alla inträffade under förhållanden som piloten inte borde flugit i. Orättvist dålig reklam skulle jag vilja säga men så är det tyvärr nästan alltid när sensation vädras.

Det här beskrivna haveriet anser jag inte bör avskräcka någon från att flyga, bara tänka efter före.

Rolf Björkman

Statistik

Vad åstadkom vi under 1987? Allmänt om detta kan Du läsa i vår verksamhetsberättelse som kommer i nästa nummer. Här presenteras lite statistik.

Läget vid slutet av 1986 och 1987:

1986	1987	
490	588	licensinnehavare
324	393	Häng I
51	63	Häng II
115	132	Häng III

Ca 930 personer var medlemmar i någon hängflygklubb. Antalet medlemmar var större eftersom en del var medlemmar i fler än en klubb.

Rolf Björkman

VM 1988 Australien

VM i Australien genomförs 27/1 - 13/2 1988. Följande lag har tagits ut:

Anders Andersson
Fredrik Fex
Per Fornander
Mats Karlsson
Björn Kroglund
Oddvar Kvalsvik
Urban Lind
Håkan Sundin

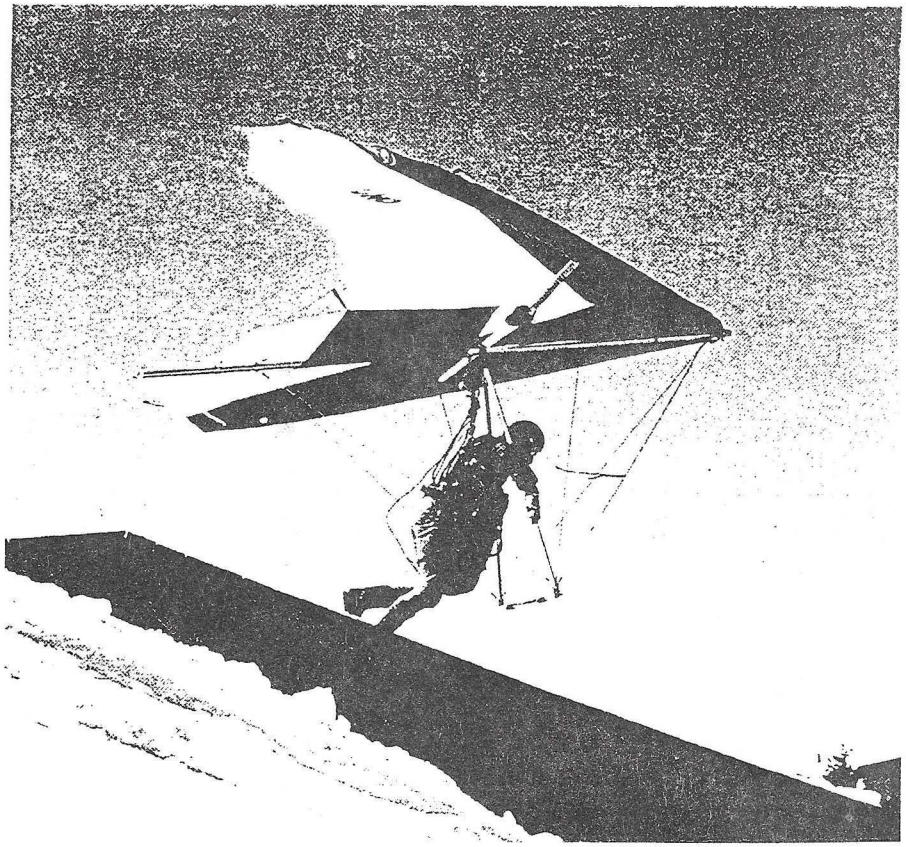
Lagledare är Gunnar Åstrand.

Det är sommar i Australien så här års. Vi hoppas att alla i laget får en fin vistelse där borta med gott resultat.

Rolf Björkman

STARTEN

Det skrivs relativt lite om starten med hängglidare. Ändå är det starten som är svårast att lära. Det är i starten man ser flest fel och farligheter. Det är också i starten de flesta allvarliga haverier inträffar. Därför finns all anledning för varje hängflygpilot att lära sig allt omkring starten.



Definition

Låt oss först definiera starten. Starten är den fas under flygningen som börjar med att piloten gör sig beredd att starta tills dess att han befinner sig i luften och har erhållit säker flyghastighet och höjd.

Vi skall granska startens olika faser från början till slut för att sedan särbehandla specialfall.

Hängcheck

Naturligtvis gör den noggranne piloten en kontroll av sin hängglidare före varje start. Sedan kommer den viktiga "hängchecken". Efter ikrokning skall piloten i liggande ställning med full belastning, d v s helt fri från marken, testa att han hänger helt rätt. Han skall gå in i selen helt i flygande ställning.

Det finns två skäl till att göra hängtestet.

1. Att man verkligen är ikrokad. För många i världen har mist livet eller skadat sig allvarligt därför att de startat utan att vara ikrokade.

2. Att allt är korrekt beträffande selen. Vissa felaktigheter upptäcks först vid normal flygställning.

Gör alltid hängtestet före varje start. Om rutinen bryts finns risken bakom hörnet.

Hängtestet görs med hjälp av nosman som håller hängglidaren med nosen i normalt flygläge. Om man är helt ensam på starten tvingas piloten göra testet själv. Enklast är det då att i vindstilla sätta hängglidarens stjärt i marken. Vid vind och nosen i marken kan piloten hänga tvärs eller motsatt flygriktningen under testet. Det är då svårt att helt avlasta tyngden från marken. Se i varje fall till att ordentligt drag i kroken erhålls.

Nosman

Redan momentet att lyfta hängglidaren från marken kan utgöra ett problem om det blåser. Den ovane kan få för hög nos och riskera att slå runt bakåt eller stjälpa under vridning (göra en ground loop). En god regel är att alltid ha en nosman. Vid stark vind är detta ett måste. Visserligen utsätts inte piloten i detta skede för någon större fara, men det är snopet att få sin hängglidare förstörd redan innan försök till start utförts.

Nosmannen bör följa med till startplatsen och inte släppa förrän piloten känner att han har full kontroll över hängglidaren och är beredd att börja springa för start. Nosmannen släpper när piloten ropar "släpp" och flyttar sig snabbt utom riskzon för hängglidaren.

Det är viktigt att nosmannen håller i båda främre undre vajrarna. Nosen skall ha sådan vinkel att piloten kan hålla vingen själv. Nosmannen skall succesivt avlasta trycket och känna att piloten har kontroll själv. Han håller alltså löst om vajrarna. Piloten måste försäkra sig om att nosmannen vet vad han skall göra. Det kan vara mycket riskabelt om nosmannen håller ner nosen och sedan släpper helt.

Ingen annan får hålla i vingen omedelbart före start. Eventuell ytterligare säkerhetshjälp håller i sidovajrarna tills piloten har kontroll och flyttar sig sedan undan medan nosmannen fortfarande säkrar vingen.

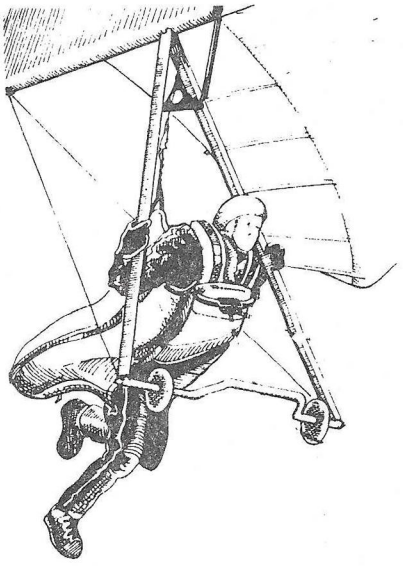
Sista kollen

Innan piloten beordrar "släpp" bör han alltid göra en sista kontroll.
- Ikrokad?
- Hjälm på?
- Vingarna fria från hinder (människor)?
- Vad skall hända omedelbart efter start?
- Full balans?

Hålla bygeln

Få områden omkring hängflygning har diskuterats så intensivt som sättet att hålla bygeln. Flera metoder har funnits men "striden" står nu omkring två.

1. Den vanligaste metoden numer som också de flesta instruktörer lär ut är att piloten håller ungefär mitt på bygeln med handens yttersida utåt och tummarna inne i bygeln (på samma sätt som man håller i ett par skidstavar som man håller framför sig). Fördelen med denna metod är att man slipper byta grepp under själva spring- och lättnigsfasen. Det är en enkel metod som passar alla, särskilt nybörjare. Risken, särskilt för nybörjare, är att piloten skjuter på med händerna och därför höjer nosen under starten.



Hålla bygeln "metod 1"

2. Den andra metoden innebär att man greppar med tummarna utifrån och framifrån. Tummarna hålls om bygelbenen framför dessa. Handens yttersida är på bygelbenens yttersida med pekfingret längs ner på bygeln. Bygelbenen vilar mot underarmens insida och överarmens yttersida. Den här ställningen är mycket bekväm när det gäller att hålla bygeln stadigt i kraftig och byig vind. Svagare personer kan utveckla tillräcklig kraft att orka håla vingen på plats. Nackdelen är att greppet måste skiftas

Nosman i arbete

Hålla bygeln "metod 2"

under själva accelerationsfasen.

Jag rekommenderar metod 1 som den säkraste i varje fall för nybörjare. Med vissa vingar och för svagare personer kan dock metod 2 vara bättre eller kanske till och med den enda möjliga. Jag brukar dock använda metod 2 på väg fram till startplatsen och tills jag erhållit balans eftersom metoden ger kraft.

Selen skall vara så sträckt som möjligt. Det kan också vara svårt att åstadkomma särskilt i svag vind. Med vissa vingar och i svag vind kan man därför vara tvungen att göra avkall på detta tills man erhållit viss hastighet. I starkare vind är vingen redan under flygning, så att säga, och piloten kan genom att höja eller sänka nosen känna var balansen och rätt startläge finns.

Springfasen

Huvudet hålls lätt framåtfört. Piloten tittar framåt och ser till att vingen är absolut i vågläge jämfört med horisonten. När detta är konstaterat, släpp nosen med blicken och titta framåt-neråt växlande.

Börja springa i jämn snabb acceleration. De första stegen måste tas lugnt så att piloten känner att kontroll finns över vingen. Fortsätt jämn kraftig acceleration och spring med långa steg, kroppen lätt framåtlutad och accelerationskraften i selens upphängning. Piloten skall dra vingen med selen, absolut inte skjuta på med händer och armar. Vingens anfallsvinkel kontrolleras som vanligt med händerna.

Om allt är rätt skall vingen nu lätta av sig själv när tillräcklig fart erhållits. En korrekt start innebär att piloten hela tiden har samma anfallsvinkel under springfasen. Springsträckan beror sedan på ett antal faktorer såsom vindstyrka, pilotvikt, höjd över havet, temperatur och backlutning.

Om nosen varit för låg måste piloten höja nosen för att komma i luften. I annat fall riskerar han att stå på näsan (näbba). Vid för låg anfallsvinkel kommer vingen att själv flyga utan att dra upp piloten. P g a den låga anfallsvinkeln är motståndet lågt och vingen flyger ifrån piloten som kommer längre och längre bakom vingen. Hans armar sträcks mer och mer utan att nosen för den skull höjs. Räddningen består i att höja nosen i tid eller om armarna inte räcker till ta i styrbygelbaren och skjuta ifrån (kanske med släpande ben).

För hög nos ger för tidig lättning med för låg hastighet och stort inducerat motstånd som följd. Risken för stall är stor.

Efter lättning

Omedelbart efter det att pilotens fötter lämnat marken inträder den riskablaste fasen under flygningen, i varje fall statistiskt sett.

Det första felet som man ofta ser är att piloten lägger sig för snabbt. Ibland lägger sig piloten direkt som lättning sker. Skulle starten misslyckas kan då bygeln slå i marken och följderna bli katastrofala. Sele med stirrup eller cocoonsele kräver att piloten först i stående ställning hittar grepp för en fot. Därefter skall han lägga sig samtidigt som han sträcker ut kroppen. Det är sällan någon brådska att lägga sig efter start.

Alltså: Tag det lugnt vid lättningen. Rätt hastighet, säker höjd, grepp för foten och lägg dig lugnt ner. Det är viktigt att denna fas sker med lugn och under full kontroll.

Nästa fara är för låg fart efter start och stall som följd. Stall i detta läge kan vara direkt ödesdigert. Följden blir nästan alltid ofrivillig sväng tillbaka i medvind in i berget. Mängder med haverier inträffar på detta sätt och oftast är det nybörjare med i leken. Flyg därför med säker fart i starten och experimentera inte förrän Du prövat vingen på höjd och känner den perfekt. Det är ingen skam att tappa hanget som nybörjare.

Och så nästa fara, nämligen för tidig sväng efter start. Särskilt farligt är detta i kombination med låg hastighet. Vid sväng på låg höjd kan vindgradienten tvinga in vingen mot berget och piloten kommer aldrig ur svängen. Yttervingen ligger hela tiden i kraftigare vind.

Kom ihåg: Vare sig Du befinner Dig i sväng eller inte och märker att stall inträffar eller att vingen inte vill gå ur svängen måste Du **först sänka nosen.**

Grundregel

I samband med säker start gäller: **Först säker has-**

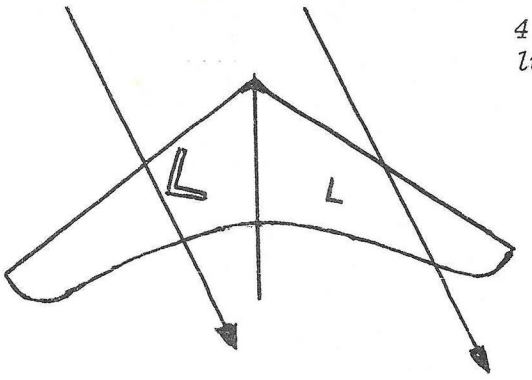
tighet, sedan säker höjd. Därefter sväng.

Sidvind

Vid sidvind i samband med starten i sluttande backe måste piloten bedöma hur mycket mot vinden han skall starta. Mindre sidvind ger också mindre backlutning. I princip är det bäst att acceptera viss sidvind och inte starta för snett i backen. Blir sidvinden då för stark är det olämpligt att starta.

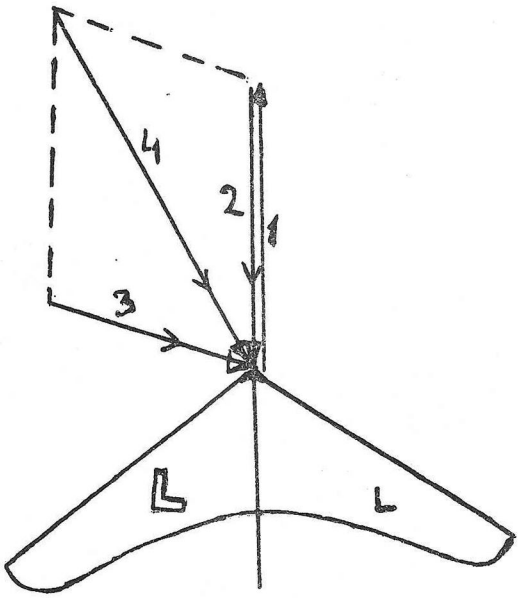
Vid start snett i backen kommer den vinge som är närmast vinden att befinna sig på lägre höjd över marken. Markeffekten gör då att lyftkraften ökar och motståndet minskar på denna vinge. Om inte piloten kraftigt motverkar detta kommer vindvingen att höja sig och starten kommer att ske i en båge från vinden. Hängglidaren kommer att befinna sig i sväng vid lättning.

Vid start rakt ner i backen med sidvind kommer även då vindvingen att vilja höja sig eftersom den får större lyftkraft än motsatta vingen. Detta beror på att den sneda vinden kommer att passera vingen mera vinkelrätt och ge bättre lyfteffekt medan den andra vingen får en snedanblåsning och försämrad lyftkraft. Den här effekten är gemensam för alla pilformade vingar vilket ju nästan alla hängglidare har.



Snedanblåsning över pilformade vingar ger mer lyftkraft på vindvingen

En metod som är mycket bra men fordrar viss träning är att vrida nosen något mot vinden i förhållande till den tänkta startriktningen. Piloten måste då springa snett i bygeln. På detta vis har piloten från början åstadkommit en



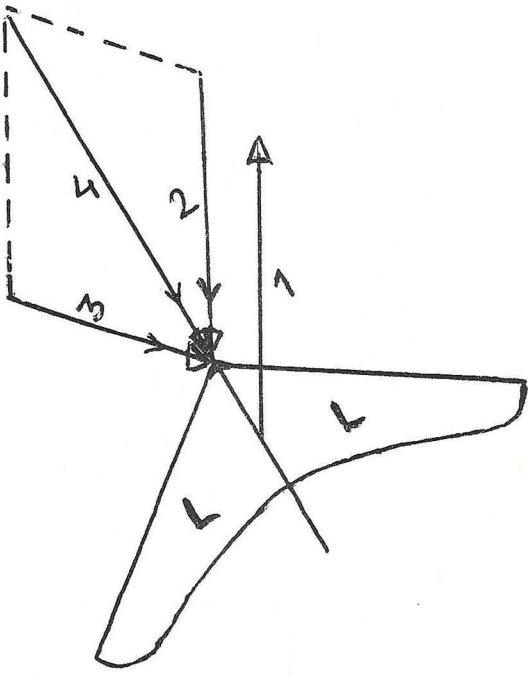
Start utan upphållning mot vinden. Läget vid lättning = mer lyftkraft på vänster vinge

1. Pilotens springriktning = vingens nosriktning

2. Luftströmen mot vingen om det varit vindstilla

3. Vindens luftström

4. Resultanten = verklig luftström över vingen



Springstart med upphållning. Idealläget just före lättning = lika lyftkraft på båda vingarna.

1. Pilotens springriktning snett höger i förhållande till vingens riktning

2. Luftströmen mot vingen om det varit vindstilla

3. Vindens luftström

4. Resultanten = verklig luftström över vingen

upphållning mot vinden. Eftersom behovet av upphållning minskar efterhand som hastigheten ökar och upphållningsvinkeln inte kan ändras under startförloppet gäller det att välja rätt upphållningsvinkel. Den rätta är den vinkel som stämmer i lättningsögonblicket.

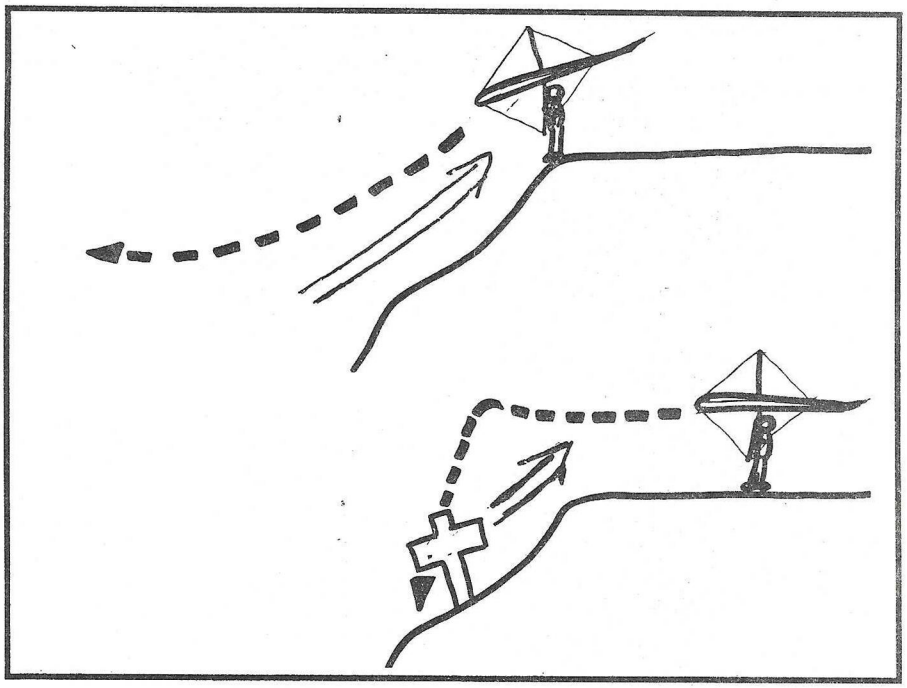
Luta inte vingen mot vinden under start. Ett sådand förfarande resulterar lätt i sväng som inte hävs av sig själv.

På kanten av ett hang kommer sidvinden att vara mindre än längre ner i backen och längre bakom kanten. Detta beror på att det skapas ett lokalt lågtryck på krönet. Anledningen till detta är exakt densamma som att det bildas undertryck på översidan av en vinge vid flygning. Genom detta undertryck kommer vinden att sugas in över krönet. Före start är det därför viktigt att man försöker klara ut omgivande vindriktning och tänker efter åt viket håll sväng skall göras och vad detta innebär i form av ökad eller minskad markhastighet.

Stupstart

Vid lugnt väder eller svag vind måste piloten ta fart genom att springa mot stupet. Så snart stupet passerats måste nosen hastigt sänkas för att inte vingen skall stallas. Under springfasen får inte nosen vara för hög. Man måste också tänka på att det skall vara hinderfritt under stupet så att plats för acceleration finns.

Vid starkare vind är det direkt olämpligt att springa mot stupet. Så snart nosen kommer ut får den lyftkraft av den uppåtgående luftströmmen och nosen höjs. Antingen lättar hängglidaren och stallar eller så slår den runt bakåt. Piloten måste istället gå ända fram till stupet och vinkla ner vingen så att anfallsvinkeln blir rätt. Ju starkare vind desto lägre nos krävs. Det kan innebära att nosen måste hållas väl under horisontalplanet.



Vid stupstart måste alltid starten göras vinkelrätt mot stupkanten. I annat fall kommer den ena vingen ut över stupet först och höjs när den träffas av den uppåtgående luftströmmen.

Starta aldrig på plan mark om det finns möjlighet att springa i nerförslutning. Dels är det svårt att springa upp tillräcklig hastighet på plan mark, dels har hängglidaren planflyktsrikning vid lättning varför den omeddelbart börjar tappa fart.

Flack backe

Vid start i mycket flack backe krävs hög springhastighet. Antag att backen sluttar obetydligt över vingens glidtal. Då krävs i princip att hängglidarens bästa hastighet uppnås före lättning. Vid varje hastighet därunder är det inducerade motståndet högre och hängglidaren retarderar med ännu större motstånd som följd.

Spring alltså tills vingen flyger med rätt anfallsvinkel och hastighet. Lägg Dig inte ner utan var beredd att sätta i fötterna och ta några extra steg.

Rolf Björkman

-88

INTERNATIONELL PRISTÄVLING. TÄVLINGEN ÄR ÖPPEN FÖR ALLA LÄNDER. EN SPECIELL INBJUDAN HAR GÅTT UT TILL SVERIGE - NORGE - DANMARK OCH FINLAND.

TÄVLINGSTID:	8. MAJ - 14. MAJ 1988
ANMÄLNINGSAVGIFT:	900:- SV.KR
I AVGIFTEN INGÅR:	TRANSPORT MED KABINBANAN, UPPHÄMTNING UNDER DISTANSFLYGNING, KARTMAERIAL, AVSLUTNINGSMIDDAG.
TÄVLINGSUPPGIFTER:	TRIANGELBANA OCH "OUT & RETURN"
ANMÄLNINGSTID:	SKRIFTLIGT SENAST DEN 17. APRIL. ANMÄLNINGSAVGIFTEN ERLÄGGS VID INSKRIVNING LUNDSGÅRDEN/ÅRE DEN 7. MAJ KL. 19.00
PILOTKVALIFIKATIONER:	HANG III MED SPORTLICENS OCH DISTANSFLYGNINGSVANA ELLER MOTSVARANDA SAFEPRO 5.
PRISPENGAR:	UTGÅR TILL DE 10 BÄSTA. ETT SPECIELLT PRIS UTDELAS TILL TÄVLINGENS LÄNGSTA DISTANSFLYGNING OM 5000:- SV.KR. TOTAL PRISSUMMA: 30.000:- SV.KR

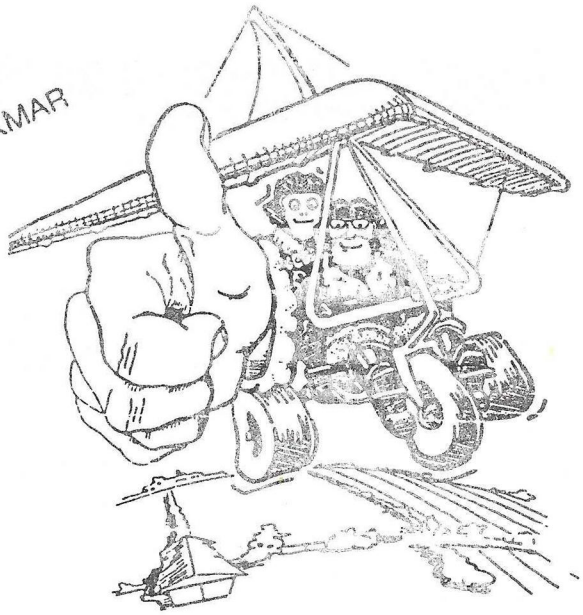
FÖR BOENDE KONTAKTA LUNDSGÅRDEN TEL. 0647-51210, ELLER ÅREKLÄPPENS FJÄLLHOTEL TEL. 0647-50195. BOKA I GOD TID !

ANMÄLNING:

ÅRE DRAKFLYGARKLUBB
C/O FOLKE WIKBERG
ST. OLAVSVÄG 16
831 13 ÅRE

ULTRA-A hörnan

ROBERT KROCKMAR



Hallo pilots,

Det flyter tyvärr in rapporter som tyder på en del svartflygning ute i landet. Sluta med det vem det än är, vi i HFS styrelse kommer att agera direkt i framtiden.
Som information kan sägas att vi nu är inne i ett mycket känsligt skede av vår verksamhet där vi bland annat underhandlar om bogsering av hängglidare efter trikemaskin. En rapport om olovlig flygning kan äventyra alla förutsättningar för sådant i framtiden, och detta angår alla hängflygare.

De enda tillfälliga flygtillstånd som kan förekomma är i samband med besiktning och dessa utfärdas av besiktningsman och gäller bara detta tillfälle.
För redan typgodkänd maskin kan besiktningsmannen utfärda ett tillfälligt flygtillstånd efter godkännandet.
Detta gäller då fram till det att man får sitt regbevis. Obs. detta gäller endast piloter med giltigt cert och influgna på typen.
Certet för en H III pilot i normalt flygtrim är ingen märkvärdighet alls.
Dessutom är det inte alls kostsamt.

Happy landings,
Robert

Ny klubb

Dundret är Sveriges högsta lågfjäll och från dess topp kan man blicka ut över 1/11 av svearike. Med sina 823 m.ö.h. bjuder fjället på fina möjligheter för friluftsliv i alla varianter. Nytt för i år är att Dundret även har fått en egen liten skara av människor, som var dag vädret tillåter skruvar ihop "byggnadsställningar och tygstycken" för att sedan sväva ut över det magnefika landskapet.
Namnet på den klubb som nu presenteras var naturigt för oss eftersom vi under det senaste året haft både hem och rekreations area på detta fjäll.
September i fjol var den månad då 6st bofasta tog certifikatet och har under det gångna året tillsammans samlat ihop ca. 120 flygtimmar. Vi har haft ett antal mer erfarna piloter på besök, inte minst under Gällivare Hänget, från vilka vi lärt oss en hel del. I höst ordnades dessutom en vidareutbildning i klubbens regi där vi med hjälp av R.Krockmar lärde oss mer om mikrometeorologi samt risker vid flygning.
Så ser vår presentation ut av Dundret HFK men sagan är inte slut med detta, Ni kommer att höra av oss !

Hälsningar
Ordföranden i DUNDRET HFK
Urban Olofsson

DUNDRET HANGGLIDING

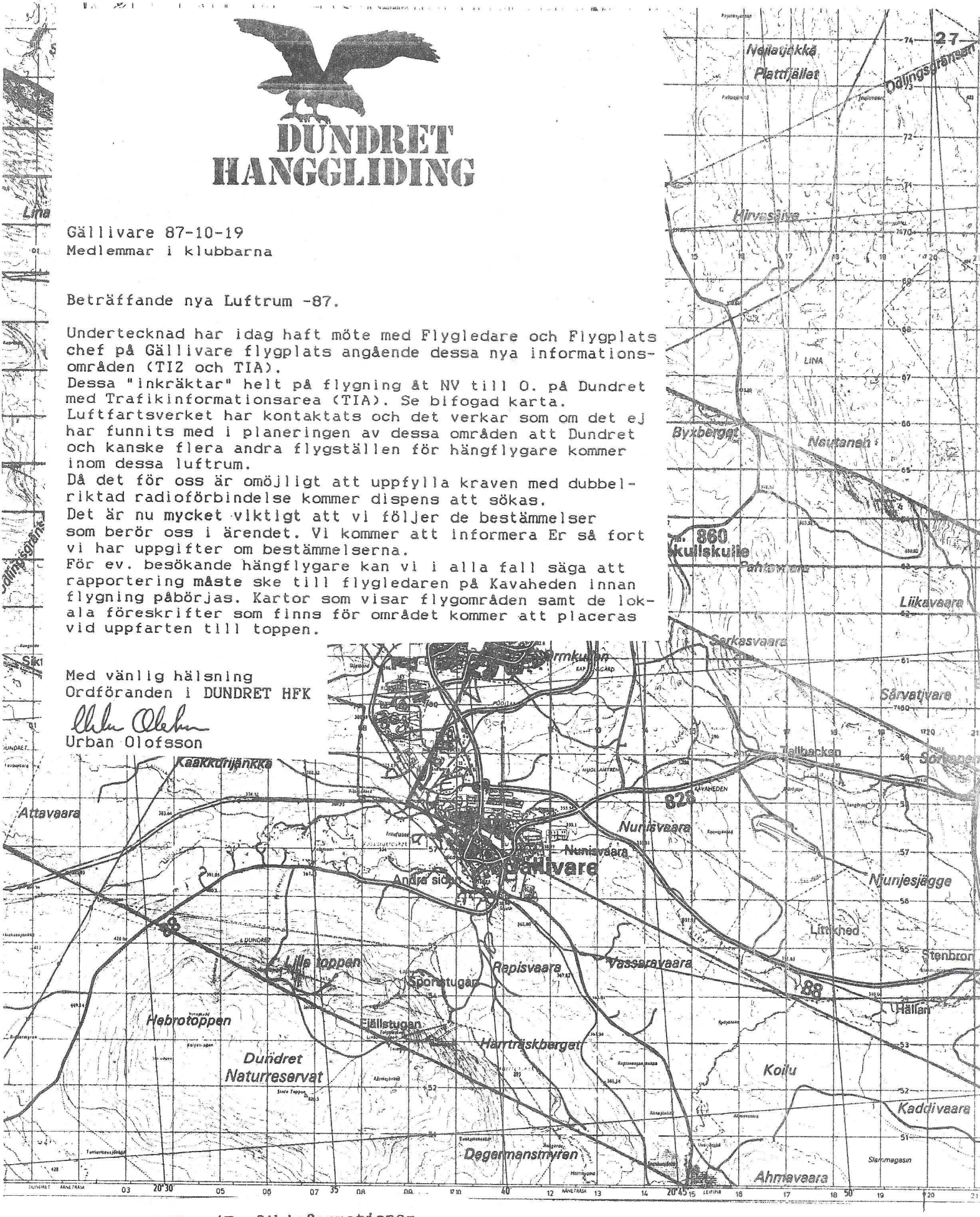
Gällivare 87-10-19
Medlemmar i klubbarna

Beträffande nya Luftrum -87.

Undertecknad har idag haft möte med Flygledare och Flygplats chef på Gällivare flygplats angående dessa nya informationsområden (TIZ och TIA).
Dessa "inkräktar" helt på flygning åt NV till O. på Dundret med Trafikinformationsarea (TIA). Se bifogad karta.
Luftfartsverket har kontaktats och det verkar som om det ej har funnits med i planeringen av dessa områden att Dundret och kanske flera andra flygställen för hängflygare kommer inom dessa luftrum.
Då det för oss är omöjligt att uppfylla kraven med dubbelriktad radioförbindelse kommer dispens att sökas.
Det är nu mycket viktigt att vi följer de bestämmelser som berör oss i ärendet. Vi kommer att informera Er så fort vi har uppgifter om bestämmelserna.
För ev. besökande hängflygare kan vi i alla fall säga att rapportering måste ske till flygledaren på Kavaheden innan flygning påbörjas. Kartor som visar flygområden samt de lokala föreskrifter som finns för området kommer att placeras vid uppfarten till toppen.

Med vänlig hälsning
Ordföranden i DUNDRET HFK

Urban Olofsson



TIZ (Trafikinformationszon) sträcker sig från marken och upp till 1000 ft (300 m). Längden är 15 km (i banans riktning) och bredden 6 km.

TIA (Trafic Information Area) ligger över TIZ och sträcker sig från 1000 ft upp till 5000 ft. Längden på detta område är 50 km och bredden 15 km.

S a f e - P r o

Safe-Pro eller inte? Ingen fråga har stötts och blötts mer och under så lång tid. Det har varit majoritet för och det har varit majoritet mot. Samma personer har växlat uppfattning flera gånger. Nu tycks det dock finnas en kraftig opinion för systemet, i varje fall bland dem som är tongivande inom klubbarna. Det är min uppgift att se till att vi succesivt växlar in på det.

Nu har det bara diskuterats på "hög" nivå. Vad är Din uppfattning? På det kommande årsmötet bör beslut fattas och då är Din röst viktig. Du skall tala om hur Din klubb skall rösta i den här frågan.

Vad är då Safe-Pro? Det är det norska utbildnings- och certifikatsystemet som också godkänts av CIVL och därmed för närvarande har den största förutsättningen att bli internationellt. Mycket kan emellertid hända innan så blir fallet.

Safe-Pro har fem steg:

1. **Backglidning:** Endast flygning på låg höjd längs backen. Utbildningsomfånget motsvarar i stort vårt Häng I. Endast flygning med lärare är tillåtet efter utbildning.

2. **Höjdflygning:** Flygning på höjd utan att flyga hang eller termik. Erfarenheten motsvarar i stort vårt Hang II. All flygning skall fortfarande ske tillsammans med lärare.

3. **Hangflygning:** Utbildning i flygning på hang. Efter utbildningen har eleven ungefär erfarenhet motsvarande vårt Häng III. Nu först får han flyga på egen hand.

4. **Termikflygning.**

5. **Cross country.**

För varje steg skall ny utbildning ske. Prov görs i de olika ämnena och kan göras var för sig. Principen är att man tentar av de olika proven och flygmomenten efterhand och får lärarens signatur på ett kort.

Vari ligger då skillnaden gentemot vårt system?

- Eleven måste gå under handledning mycket längre. Ända till motsvarande vårt Häng III.

- Man måste göra allt i rätt ordning enligt systemet. Ingen hangflygning före höjdflygning och ingen termikflygning före hangflygning osv.

- Alla moment skall bestyrkas av instruktören på ett särskilt kort.

Detta är i princip ett bra system men några förhållanden tycker jag inte att vi kan acceptera i Sverige.

- Det måste finnas möjligheter att träna utan att ha instruktör närvarande åtminstone på exakt det man är utbildad på och på den plats man är influgen. Detta är ett minimikrav.

- Sytemet måste anpassas till bogsering. Detta är möjligt så vitt jag kan se.

- Om vi köper systemet så är det kraven vi köper och skall nå. Gör vi det fyller vi ju alla internationella normer. Hur vi kommer dit är vår ensak i Sverige. I huvudsak bör vi naturligtvis följa det norska systemet men inte på de punkter jag redovisat.

- Måste systemet vara så byråkratiskt?

Vi bör kanske titta på vårt nuvarande system och fråga oss varför man inte anser att det fungerar.

Instruktörerna kan tydligen inte förmås att ge all nödvändig utbildning utan att ha ett protokoll att fylla i. Är det så skall vi naturligtvis ha ett protokoll där all utbildning efterhand skall "kvitteras".

Vårt system säger att eleven efter utbildning till Häng I självständigt får träna mot Häng II. Inledningsvis skall träningen ske under samma förhållanden som under utbildningen. Inflygning på ny typ av hängglidare, på bogsering och på hangflygning skall ske inför instruktör. Detta innebär att det i stort är instruktören som avgör stegringstakten för eleven, om det går rätt till vill säga.

Samma instruktörer som hävdar att Safe-Pro skall införas låter Häng I-elever flyga hang på svåra ställen som Hammars Backar efter en summarisk inflygning. Tror man på Safe-Pro måste man rimligen följa våra bestämmelsers intentioner och inte

skola någon på så svår uppgift som hangflygning på lågt hang innan höghöjdsflygning och stallprogram genomförts. Man måste kräva erfarenhet motsvarande Häng III. Varför tror vi att vi kan klara att utbilda våra oerfarna bättre bara för att vi har ett nytt system? Kanske är det så att vi instruktörer är så släpphänta att vi inte kan leda våra elever utan att ha ett administrativt system som hela tiden i detalj styr upp vad vi skall göra. För det kan väl inte vara så att vi vill tvinga eleverna till mera utbildning som vi kan ta betalt för?

Nu var jag ganska elak. Tyvärr tror jag det ligger en gnutta sanning i det jag sagt ovan.

Framgår det att jag är emot Safe-Pro? I så fall är det helt fel. Jag tycker att det är bra, men det måste anpassas till våra förhållanden. Norrmännen kan inte veta bäst i allt. Därför skall vi ta tillvara det bästa och därutöver se till att det fungerar här. Kraven, som sagt, kan vi hålla lika för att därmed med gott samvete kunna säga att vi följer Safe-Pro.

Men jag kan inte låta bli att samtidigt kritisera oss själva för att vi inte använder vårt eget system i Safe-Pro anda om vi nu tycker att vårt är dåligt och Safe-Pro är bra. Det vore ju ett stort steg åt rätt håll. Du som är instruktör, tänk på att inte låta nybörjare och oerfarna gå så snabbt fram att riskerna finns där. Det är faktiskt på Dig det hänger hur säker flygningen blir.

Jag hoppas att alla läser detta och tar ställning hur vi skall gå fram i fortsättningen. Jag kommer att som utbildningsansvarig lojalt arbeta efter de intentioner som organisationen beslutar. Några saker kan jag dock inte acceptera.

- att friheten att flyga beskärs så för den enskilde att många tvingas sluta flyga. Alla skall ha möjligheter var vi än bor i landet och hur mycket eller litet vi själva vill flyga.

- att den fria konkurensen beskärs så att enhetspriser, viss studiemateriel osv skall låsas (så är det i Norge).

- att något system skall vara mera byråkratiskt än det behöver vara.

Skriv gärna en rad och berätta vad Du tycker. Men Du, gör det nu omedelbart nu!

Rolf Björkman

Annonsbestämmelser

Du som vill annonsera i Hypoxia har flera alternativ.

Enkla radannonser är gratis. De skall på något sätt röra hängflyg eller ha intresse just för hängflygare. De redigeras och endast strikta fakta tas med. Superlativer och bedömningar tas i allmänhet bort.

Företagsannonser eller mer innehållsrika annonser tas in på betald plats. Endast tredjedelsidor kan utnyttjas. Du kan köpa hur många tredjedelar som Du önskar. Välj alltså 1/3, 2/3 eller helsida. Varje tredjedel kostar 100 kr. Ditt orginal skall kunna tryckas direkt. Foton och skuggade ytor kan bli otydliga eller dölja text. Olika svärtningsgrader kan också ge dåligt tryck. Yttermåtten får inte överskridas. Lämnar Du en halv sida sätter vi den på 2/3 utrymme och det kostar 200 kr.

Max bredd är 180 mm.
Max höjd per 1/3 är 90 mm.

Om yttermåtten överskrids förminskas texten till 85 %.

Du kan också lämna ett eget tryck om Du vill ha högre kvalitet eller färg. Då svarar du själv för tryckning och lämnar oss det antal blad som motsvarar upplagan för aktuellt nummer. Varje blad kostar 600 kr oberoende av mängden tryck. Bladen häftas till Hypoxia som tilläggssidor.

Annonsunderlag skall vara red tillhanda senast det datum som angivits i föregående nummer.

Betalning skall göras i förväg via FSF/H postgirokonto 91 29 93-3. Ange nr. Obs att det inte räcker att betala för att förlänga en tidigare annons. Du måste alltid meddela redaktionen direkt.

Red

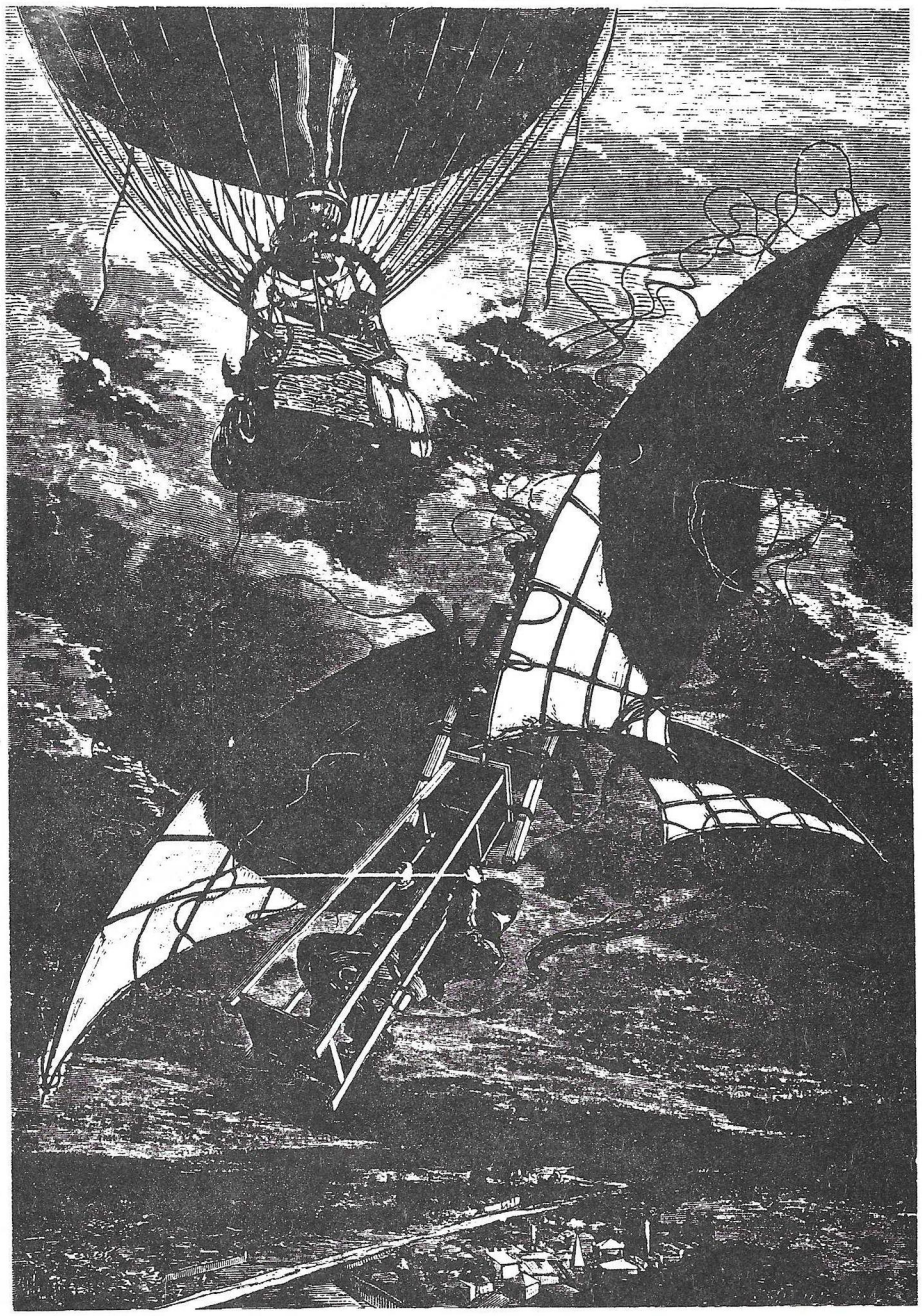
Hängflygning i Lanzarote

Välkommen på hängflygresa till Lanzarote, pärlan under Afrikas sol, omgiven av Atlantens blånande böljor. Första resan ägde rum den 22 november och blev snabbt fullbokat (16 piloter) varför vi var tvungna att bilda en ny grupp bestående av 17 flygare som har åkt ner i december.

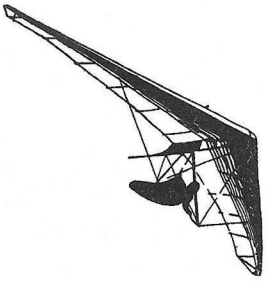
Nästa Lanzaroteresa kommer att gå av stapeln under våren 88. Alla Ni som inte fick plats på de förra resorna, eller som inte hade möjlighet, är välkommna att anmäla Er. Först till kvarn får först mala.

För vidare information vg kontakta Pierre Nadjafi, tel. 08-878174, mobiltel. 010-731206, personsökare 0047-77600.

BALLONGDROPP 1874



1874. Mort de M. de Groof. Londres



Säljes

Azur 15, högprest, pilotvikt 55-80 kg. 5000 kr. Clas Tjäder, 0222-119 89.

La Mouette X-Ray. 4-5000 kr. Cocoonsele, small-medium. 700 kr. Ingmar Bergendahl, 0431-187 29.

Magic IV, lila milarframkant, prof bygelben, VB, 4,4 segel. Kenneth Norberg, 060-58 83 23.

Cirrus 3, -76. 4000 kr. Jan Gripsborn, 08-712 24 93.

Tecma medium, nyb, 60-80 kg, extra bygelben. Marie Gunnarsson, 040-48 10 57.

Excallibur racer, gul, f.s. 7500 kr. Bosse Kärrman, 0911-116 23.

Magic IV 177 -86, lila milarframk, prof bygelben, VB. Sune Bodin, 060-12 38 53.

Typhon S4 Racer 185 -84, VB. Vinröd Kellersele -86 + fallskärm. 060-12 38 53, 060-55 22 87.

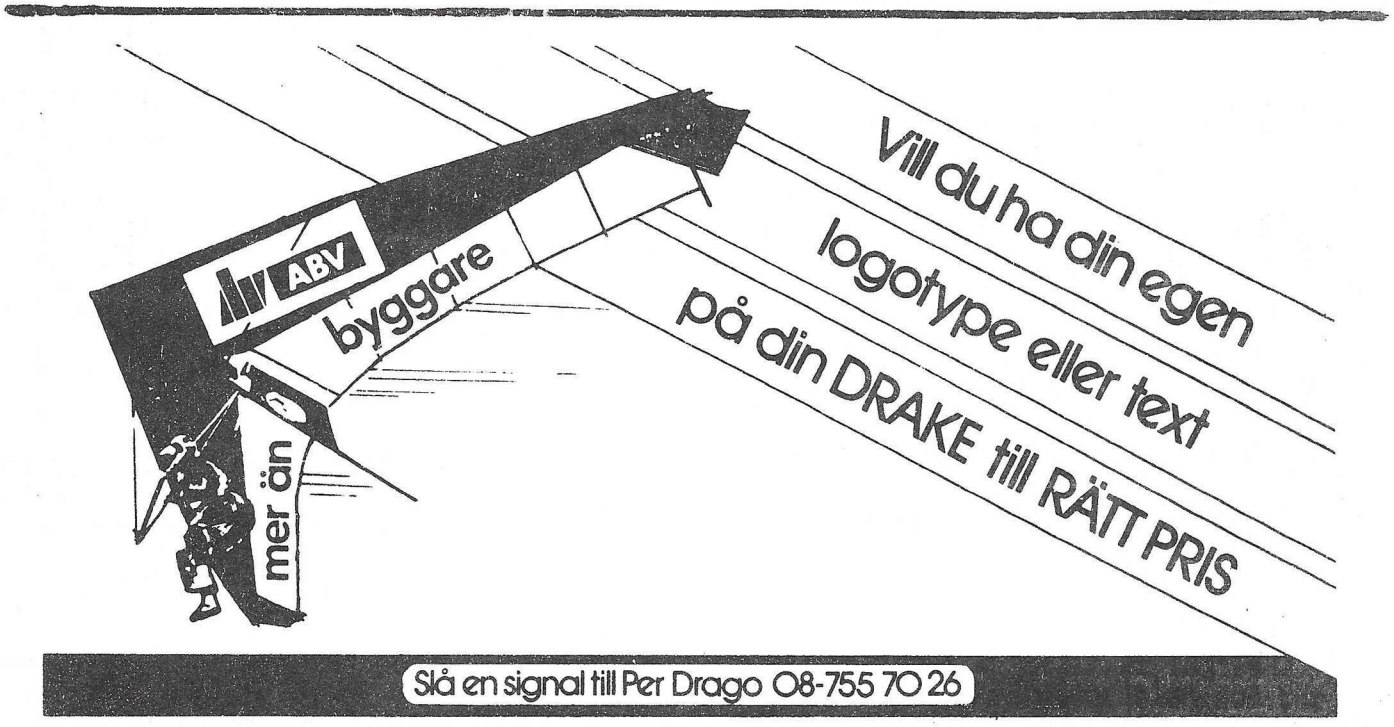
Vishion Eclips, nyb, 55-85 kg. Ronald Hasse, 0523-441 02.

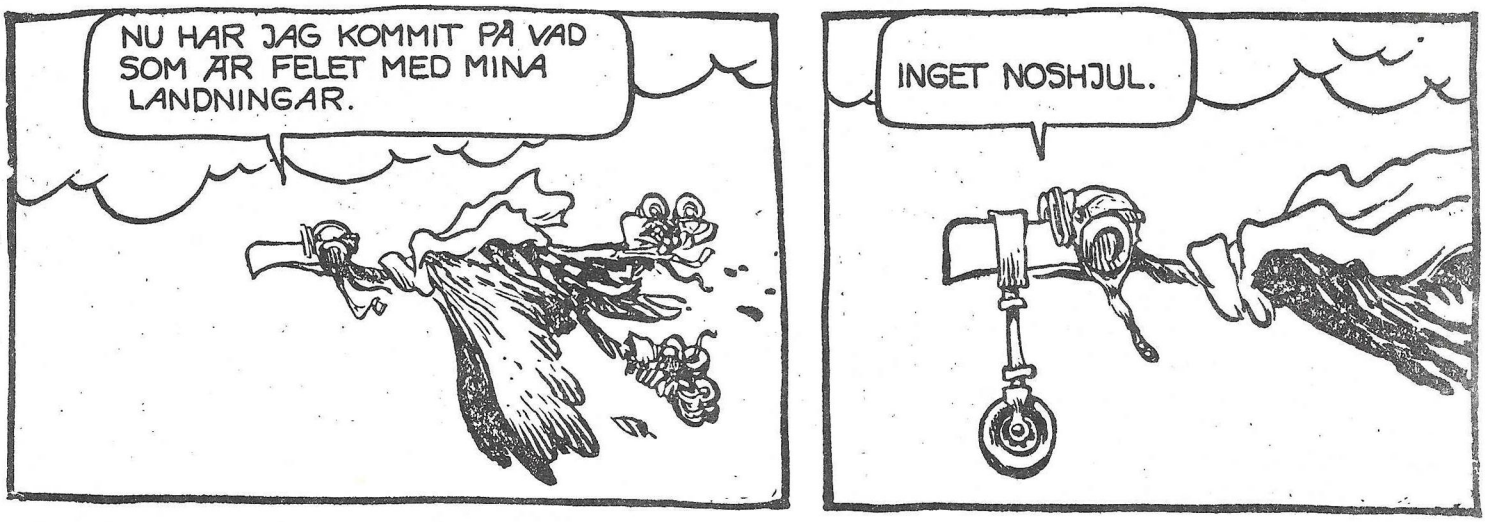
Magic III 185, 10000 kr. Vindrelease, 600 kr. Peter, 0752-389 72.

Cocoonsele med skärm, 2000 kr. Stig, 08-29 83 22.

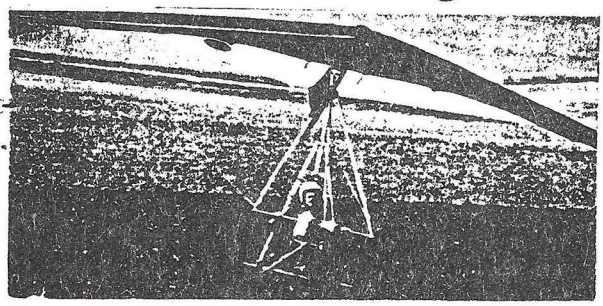
Köpes

Lämpliga nybörjarvingar. Rolf Björkman, 08-739 39 70.





Behlen Power-Trike



- Sveriges första godkända TRIKE !
- Från 22 - 50 hk
- Lämplig för dubbelflyg och TRIKE BOGSERING.
- 6 m/s = en person
  3 m/s = två personer STAG

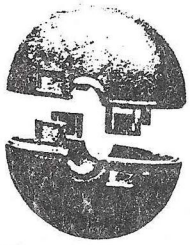
INTEGRALSELE ; typ Keller

alla färger o storlekar : 3100:-

Sele o skärm med Mittling : 56[illegible]; -

Div. reparationer av alla sorts vingar , nypressning av vingvirar
Quikpins, bogserreleaser

Snabbmonterbara hjul (ø 25 o [illegible]mm) : [illegible]:- →



VINGAR: Tecma, La Mouette, Firebird
högprestanda o mellanstadie

VÄLKOMNA till våran vinch i Sorunda !
Nybörjarkurser statar i Januari

ring för mera information:

Peter Wicander
Walla Gård
14800 ÖSMO
☎ 0752-38972

TERMIKFLYGLÄGER
I ÅRE

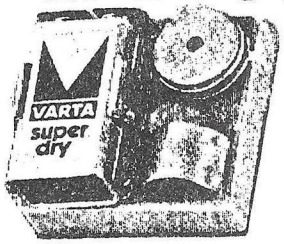
Tid: 17 - 24 april 1988 *** Kostnad: 900 kr inkl logi *** Anmälan senast 15 febr.

Lägret vänder sig till Häng II- och Häng III-piloter, som inte har flugit termik.
Ledare: Folke Wikberg

Anmälan till Folke Wikberg, St Olavs väg 16, 830 13 ÅRE, Tel 0647-51111

Nu i Sverige The Thermal Snooper

DIREKT FRÅN USA MED ENSAMRÄTT FÖR SVERIGE.



THE THERMAL SNOOPER ÄR EN TEMPERATURVARIO,
SOM SKALL KOMPLETERA DIN ORDINARIE VARIO,
DÅ DEN KÄNNER AV ETT BETYDLIGT STÖRRE OMRÅDE,
GÖR DET ATT DU LÄTTARE HITTAR BLÅSORNA.
DETTA + MÅNGA ANDRA FÖRDELAR GÖR ATT:
" SNOOPERN ÄR ETT MÅSTE "!!!!

SÄND KUPONGEN GENAST, SÅ SKICKAR VI EN
THERMAL SNOOPER FÖR ENDAST 950:- INKL.
POSTFÖRSKOTT OCH ETT ÅRS GARANTI.
DL-KONSULT AB BOX 150 84
104 65 STOCKHOLM
TEL: SVEN LINDEN 08-69 80 00
KEEP ON SNOOPING !!!

Fyll bara i namn och adress så skickar vi T-S snarast!

____st Thermal Snooper a´950:-

Namn .....

Adress .....

Postnr/Postadress .....

FLIGHT PRODUCTION har här nedan nöjet presentera sitt sortiment för 1988.

bautek GmbH

** ZEPHIR - Den välkända tyska högkvalitevingen som spänner över ett större pilotspectrum än något annat. Alla kan flyga den från H II och till den extrema tävlingspiloten. Hemligheten är bogsprötet. Ingen annan har det och det är det som är förklaringen. Kan packas i fyra olika längder helt utan verktyg. Kortaste rigglängd 2,9 m ! Idealisk för den som vill resa obehindrat utan avkall på prestanda.
Men kvalite' kostar. Pris 20.800:-.

APCO Aviation

* NIMBUS - Mellanstadievinge av 4:e gen. typ. Tillverkas i Israel av Apco Aviation men är konstruerad i Tyskland av den kände konstruktören Jürgen Lauk. Utsågs förra året till bästa köp av Drachenflieger magazin. Har tyskt gütesiegel även tillsammans med motoraggregatet Minimum. Mycket påkostad konstruktion med bl.a. slidebox och flytande korsbom som med några minuters arbete även kan göras fast. En mycket värdefull egenskap för nybörjaren. Finns i såväl 160 som 180 version. Så det bästa av allt, priset.
Nimbus 160, 10.750:-. Nimbus 180, 10.950:-.

APCO Aviation

** SANTANA - En extrem vinge från Apco Aviation, konstruerad för att ta upp kampen med de i dag vassaste tävlingsvingarna. Fullt utrustad Race version med allt extra som standard.
Specialerbjudande: De tre första tävlingspiloterna som väljer Santana kommer att få specialpris på det redan smått fantastiska priset. Ring för besked.
Santana Regular, 15.350:-. Santana Race, 16.400:-

Aerial Arts,
Tillverkar även
CHASER S. Europamästartriken.

* CLUBMAN - Mellanstadievinge av 5:e generationstyp från Engelska Aerial Arts. Den mest populära mellanstadievingen i England och som faktisk gjort en hel del fina cross-country resultat. En vinge som nybörjaren kan växa i och som man aldrig vill göra sig av med p.g.a. sin mycket låga vikt - 21.4 kg, och sina mycket snälla egenskaper.
Pris: C 160, 13.400:-. C 180 13.700:-.

** MINIMUM - Världens mest sålda ultralätta maskin är faktiskt Minimum. Ja, det är förstås bara motordelen som bär detta namn men flyger faktiskt i nära 500 ex. världen över. Säljes framförallt till Zephir och Nimbus vilka gütesiegel finns för. Minimum i kombination med Saphir är för övrigt sveriges första och enda registrerade UL-klass A. Flight Production ombesörjer såväl besiktning som skolning till UL-cert för H III piloter.

Tillbehör: * Apco Integralsele, mycket hög kvalite´ med alla finesser. Pris: 2.450:- exkl. karbin.

* VLD fallskärm med UV skyddad bridlelina.
Pris: 2.900:-

*Ball variometer. Prisexempel. 651, 3.950:-

*Kevlarhjälm med inbyggd akustisk vario. Pris: 2.100:-

Flight Produktion

Tel. 063 - 104279
telefontid: morgon 8-9.
kvällar 21-23.

* betyder normalt lagervara, **betyder lev.tid ca 4-6 V.
Priserna inkl. 23,46% moms gäller fritt Östersund.
Reservation för ev. prisändringar.

VÅRT EMBLEM!

FSF/H emblem

Vårt emblem i blått, gult, svart och vitt. Beställes hos kassören lämpligast genom att sätta in den aktuella summan på FSF/H postgiro 91 29 93-3. Glöm inte adress.

Tyg: 25 kr/st, 20 kr/st vid över 10.

Klisterdekal: 5 kr/st, 40 kr/10 st

Trevligt att ha på väskan, jackan eller andra saker som syns, bilen t ex. Visa att Du flyger på det trevligaste sättet som finns.

SVENSKA FLYGSPORTSFÖRBUNDET
HÄNGFLYGSEKTIONEN

SKOLNING TILL ULTRALÄTTCERTIFIKAT.

Skolning till UL-certifikat kan numera anordnas i Östersund.
Skolningen kommer att börja så snart Storsjön har bärkraftig is.
För dig som är intresserad gäller att du skall ha giltig H III licens.
Dessutom skall du anskaffa: Läkarintyg motsvarande körkort för bil, men ange att det gäller UL-certifikat. Lämplighetsintyg från polismyndigheten, skall avse flygcertifikat samt personintyg från pastorsexpiditionen.
Anmälan görs tillsammans med dessa intyg för sökande av elevtillstånd.
Hör av dig för ytterligare information.

Tel. 063 - 104279 fm. 8 - 9
kvällar 21 - 23

Flight Produktion

Vi köper och säljer begagnade vingar

Vår specialitet är utbildning
Kontakta oss
Rolf och Gunilla Björkman
Backlöksv 103 162 43 Vällingby
Ring 08 - 739 39 70 18-20 kvällar